This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Это цифровая коиия книги, хранящейся для иотомков на библиотечных иолках, ирежде чем ее отсканировали сотрудники комиании Google в рамках ироекта, цель которого - сделать книги со всего мира достуиными через Интернет.

Прошло достаточно много времени для того, чтобы срок действия авторских ирав на эту книгу истек, и она иерешла в свободный достуи. Книга иереходит в свободный достуи, если на нее не были иоданы авторские ирава или срок действия авторских ирав истек. Переход книги в свободный достуи в разных странах осуществляется ио-разному. Книги, иерешедшие в свободный достуи, это наш ключ к ирошлому, к богатствам истории и культуры, а также к знаниям, которые часто трудно найти.

В этом файле сохранятся все иометки, иримечания и другие заииси, существующие в оригинальном издании, как наиоминание о том долгом иути, который книга ирошла от издателя до библиотеки и в конечном итоге до Вас.

Правила использовапия

Комиания Google гордится тем, что сотрудничает с библиотеками, чтобы иеревести книги, иерешедшие в свободный достуи, в цифровой формат и сделать их широкодостуиными. Книги, иерешедшие в свободный достуи, иринадлежат обществу, а мы лишь хранители этого достояния. Тем не менее, эти книги достаточно дорого стоят, иоэтому, чтобы и в дальнейшем иредоставлять этот ресурс, мы иредириняли некоторые действия, иредотвращающие коммерческое исиользование книг, в том числе установив технические ограничения на автоматические заиросы.

Мы также иросим Вас о следующем.

- Не исиользуйте файлы в коммерческих целях.
  Мы разработали ирограмму Поиск книг Google для всех иользователей, иоэтому исиользуйте эти файлы только в личных, некоммерческих целях.

- Не отиравляйте автоматические заиросы.
  Не отиравляйте в систему Google автоматические заиросы любого вида. Если Вы занимаетесь изучением систем машинного иеревода, оитического расиознавания символов или других областей, где достуи к большому количеству текста может оказаться иолезным, свяжитесь с нами. Для этих целей мы рекомендуем исиользовать материалы, иерешедшие в свободный достуи.

- Не удаляйте атрибуты Google.
  В каждом файле есть "водяной знак" Google. Он иозволяет иользователям узнать об этом ироекте и иомогает им найти доиолнительные материалы ири иомощи ирограммы Поиск книг Google. Не удаляйте его.

- Делайте это законно.
  Независимо от того, что Вы исиользуйте, не забудьте ироверить законность своих действий, за которые Вы несете иолную ответственность. Не думайте, что если книга иерешла в свободный достуи в США, то ее на этом основании могут исиользовать читатели из других стран. Условия для иерехода книги в свободный достуи в разных странах различны, иоэтому нет единых иравил, иозволяющих оиределить, можно ли в оиределенном случае исиользовать оиределенную книгу. Не думайте, что если книга иоявилась в Поиске книг Google, то ее можно исиользовать как угодно и где угодно. Наказание за нарушение авторских ирав может быть очень серьезным.

О программе Поиск кпиг Google

Миссия Google состоит в том, чтобы организовать мировую информацию и сделать ее всесторонне достуиной и иолезной. Программа Поиск книг Google иомогает иользователям найти книги со всего мира, а авторам и издателям - новых читателей. Полнотекстовый иоиск ио этой книге можно выиолнить на странице `http://books.google.com/`

HE
3290
C5K5

JC 91411

Kharbinskiy, St.

Что такое
итайская-Восточная ж

куда идутъ ея милліоны

MILIUKOV LIBRARY

St. Kharbinskii
Ст. Харбинскій.

Chto takoe Kitaiskaia Vostochnaia

Что такое Китайская Восточная

Zh. D. i Kuda idut eia millyony

ж. д. и куда идутъ ея милліоны?

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типо-Литографія „Печатное Искусство“, Невскій пр., 140-2.
1908.

HE3210
C5K5

MILIUKOV LIBRARY

Пока нѣтъ данныхъ, чтобы судить о Маньжурской дорогѣ не слѣдуетъ касаться наболѣвшихъ ранъ, терзающихъ сердце...

Изъ рѣчи Графа Витте.

Давая эти данныя прошу извиненія—что разстроилъ сердце ...многихъ.

Авторъ.

348841

Гг. власть имущіе Китайской ж. д.—да задайте же наконецъ себѣ вопросъ—чему же Вы служите и за что Россія по крохамъ собирая, сама голодная, выплачиваетъ Вамъ такіе безумные расходы?..

Изъ письма въ редакцію газеты „Новый Край“ (№ 193.)

Въ настоящее время, когда въ бюджетной комиссіи Государственной Думы разсматривается смѣта Китайской Вост. ж. д. и всплываетъ вопросъ о значеніи ея въ связи съ постройкой Амурской, будетъ умѣстно нѣсколько познакомиться съ условіями дѣятельности первой и ея экономическимъ значеніемъ для Россіи.

По тѣмъ свѣдѣніямъ, которыя проникли въ печать, валовой доходъ на 1908 годъ исчисляется въ 15.857.793 рублей или на версту дороги 1.266.32 руб. 97 коп., при эксплоатаціонномъ расходѣ въ 19.265.110 руб., что составитъ на версту 11.073 р. (въ 1907 г.—13.135 руб.). Такимъ образомъ смѣта на 1908 годъ предусматриваетъ дефицитъ по эксплоатаціи—2.914.000 руб., съ прибавленіемъ къ указанной суммѣ предстоящаго въ текущемъ году расхода по уплатѣ процентовъ и погашенія по первому облигаціонному займу реализированному Обществомъ Китайской Вост. ж. д.—въ суммѣ 625.388 руб., дефицитъ по эксплоатаціи выразится въ 2.673.033 рублей. Но такъ какъ на дорогѣ лежатъ кромѣ расходовъ по эксплоатаціи еще различные обязательные расходы, какъ напримѣръ, по содержанію охраны, полицейскіе, судебные и т. п., то таковые расходы, исчисленные по существующимъ штатамъ въ суммѣ 11.880.000—въ итогѣ какъ будто увеличиваютъ цифру дефицита до 15.418.388 рублей. Однако, и эта цифра не является окончательной, т. к. къ ней слѣдуетъ присовокупить еще около $6\frac{1}{2}$ мил. рублей отпускаемыхъ Государственнымъ Казначействомъ Китайской Вост. ж. д. за эксплоатацію Уссурійской ж. д. вѣтки.

Что же представляетъ изъ себя эта злополучная дорога, уже поглотившая до полу-милліарда народныхъ денегъ, и такъ ли уже необходимы *всѣ* ея „обязательные расходы“, исчисленные по существующимъ штатамъ, „согласно дѣйствительной потребности“—по выраженію смѣты на 1908 г.?

Я вкратцѣ попытаюсь освѣтить этотъ вопросъ съ точки зрѣнія мѣстнаго русскаго населенія Дальняго Востока.

Каждый, болѣе или менѣе соприкасавшійся съ Китайской Вост. ж. д. выноситъ тяжелое и глубокое впечатлѣніе, что эксплоатація ея ведется на самыхъ невозможныхъ, нехозяйственныхъ и неразумныхъ основаніяхъ. Начать съ того, что все управленіе дорогой во всѣхъ даже малѣйшихъ проявленіяхъ ея дѣятельности сосредоточивается въ „Правленіи“, находящемся въ С.-Петербургѣ.

Права „Управленія“ въ Харбинѣ ограничены до предѣла:—каждый пустякъ, каждая мелочь восходитъ до Правленія, которое и постановляетъ то или другое рѣшеніе. Подобная централизація, помимо невѣроятной проволочки во времени (нѣкоторые вопросы разрѣшались спустя полгода послѣ поступленія), имѣетъ еще то отрицательное значеніе, что личный составъ Правленія по своей предъидущей дѣятельности, говоря мягко, мало знакомъ какъ со страной, которую обслуживаетъ дорога, со всѣми ея своеобразными условіями жизни, такъ и съ вытекающими отсюда дѣйствительными потребностями. Безпрерывно сталкиваясь съ вопросами, которые не могутъ быть разрѣшаемы на разстояніи 10.000 верстъ и должны быть изслѣдованы и изучены на мѣстѣ, Правленіе Китайской В. ж. д. слѣдуя своей тенденціи неизбѣжно должно было придти къ необходимости командировать того или другого

своего сочлена въ Манчжурію. Командировки эти приняли за послѣднее время затяжной хроническій характеръ и въ конечномъ результатѣ ведутъ только къ большимъ непроизводительнымъ тратамъ, такъ какъ находящіеся въ Харбинѣ члены Правленія большею частью не уполномочены самостоятельно окончательно разрѣшать спорные вопросы, а сносятся и въ свою очередь съ членами Правленія, пребывающими въ Сибургѣ. Сношенія эти происходятъ исключительно по телеграфу, что вызываетъ расходъ, достигающій крупной суммы, а если присоединить сюда и расходы по самой командировкѣ, т. е. суточныя, подъемныя и т. д., то финансовая сторона подобной системы управленія дорогой является несомнѣнно анормальной и вредной. Небольшой иллюстраціей къ сказанному можетъ служить командировка въ минувшемъ и текущемъ годахъ членовъ Правленія гг. Иванова и Жадвоина, изъ которыхъ первый получая помимо прочаго полагающагося довольствія—50 р. суточныхъ, находится въ Харбинѣ около года, безъ всякой какой-либо серьезной для этого надобности, а г. Жадвоинъ, получая 35 р. въ сутки пріѣзжаетъ въ Манчжурію въ теченіе 2 лѣтъ уже три раза, причемъ, какъ полагается, каждая поѣздка сопровождается соотвѣтствующими прогонными, подъемными, нарядомъ особыхъ спеціальныхъ поѣздовъ и т. д. Польза пребыванія въ г. Харбинѣ упомянутыхъ членовъ Правленія болѣе чѣмъ проблематична, въ силу ихъ несамостоятельности, болѣе того даже отрицательна, такъ какъ въ лицѣ ихъ по отношенію къ Управленію дороги и Управляющему послѣдней создается роль какихъ то соглядатаевъ или, въ лучшемъ отношеніи гувернеровъ. Если Управленіе дороги въ глазахъ Правленія не заслуживаетъ довѣрія и требуетъ постояннаго руководства и наблюденія—было бы раціональнѣе и не-

измѣримо дешевле смѣнить его составъ и назначить болѣе подходящихъ, существующее же положеніе сводится въ концѣ концовъ къ тому, что на дорогѣ создалась новая начальственная инстанція, отношеніе коей къ другимъ совершенно неопредѣленны, запутаны и способствуетъ лишь къ развитію взаимныхъ интригъ, столкновеній и недоразумѣній, что въ свою очередь губительно отражается на такомъ живомъ, не терпящимъ рутины и мѣшкотни дѣлѣ, какъ желѣзнодорожное.

Въ частности—чѣмъ заняты упоминаемые члены Правленія въ г. Харбинѣ, пребывающіе тамъ столь долгое притомъ время—показываетъ тотъ фактъ, что одинъ изъ нихъ является негласно финансируетъ мѣстный театръ.

И это явленіе, пожалуй, хорошо, такъ какъ занятый театральными дѣлами желѣзнодорожный сановникъ меньше удѣляетъ вниманія различнымъ интригамъ, препирательствамъ и сведенію личныхъ счетовъ, чѣмъ его сотоварищъ.

Переходя къ организаціи Правленія дороги, какъ такового, слѣдуетъ отмѣтить значительное несоотвѣтствіе и несоразмѣрность его отдѣловъ, штатовъ и содержанія, какъ по отношенію къ дѣйствительнымъ потребностямъ, такъ и по сравненію съ другими желѣзными дорогами.

Во главѣ каждаго изъ отдѣловъ Правленія дороги стоитъ особый членъ Правленія полновластно вѣдающій и руководящій своей частью, къ сожалѣнію нѣкоторые изъ нихъ слишкомъ мало освѣдомлены и знакомы съ той областью дѣятельности, которой они управляютъ. Такъ, напр., отдѣломъ коммерческимъ вѣдаетъ инженеръ путей сообщенія, прослужившій полжизни въ службѣ движенія и т. д. Понятно, что фактически дѣломъ управляютъ господа столоначальники и дѣло-

производители, знакомые съ Дальнимъ Востокомъ и Маньчжуріей въ лучшемъ случаѣ—изъ окна Пульмановскаго вагона, очень мало что-либо знающіе и относящіеся къ своимъ обязанностямъ такъ, какъ обыкновенно относятся всѣ добросовѣстные чиновники и канцеляристы средней руки по уму и дарованіямъ.

Штаты этихъ дѣлопроизводителей и чиновниковъ несоразмѣрно велики—въ одной канцеляріи Правленія работаетъ около полусотни человѣкъ, тоже самое можно сказать и про отдѣлы техническій и счетный, гдѣ служащихъ значительно больше, чѣмъ требуется ходомъ дѣлъ *). Шаблонно-канцелярское теченіе и разрѣшеніе дѣлъ, основанное на мелочныхъ предписаніяхъ, указаніяхъ, справкахъ, запросахъ, ожиданіяхъ свѣдѣній и т. п. обычный ходъ дѣлопроизводства губительно отражается на дѣлѣ, т. к. приходится „сноситься“ съ управленіемъ находящимся на разстояніи 2-хъ недѣль пути, а потому пока какой либо вопросъ профильтруется черезъ весь циклъ входящихъ и исходящихъ номеровъ, проходитъ нѣсколько мѣсяцевъ, совершенно мѣняющихъ положеніе дѣла. Подобная централизація особенно вредна въ вопросахъ различныхъ подрядовъ и поставокъ, выгода или не выгода которыхъ находится въ исключительной зависимости рыночныхъ цѣнъ на мѣстѣ. За очень немногимъ исключеніемъ всѣ договоры Правленія этого характера были для дороги крайне невыгодны и убыточны. Не вдаваясь въ подробности, такъ какъ это завело слишкомъ бы далеко, остановлюсь на одномъ частномъ случаѣ, имѣвшемъ мѣсто

*) Причемъ въ разныхъ отдѣленіяхъ одну и ту же работу исполняютъ одновременно, напр., въ счетномъ отдѣлѣ для разсчетовъ съ подрядчиками и по заготовкамъ занимаются 14 человѣкъ и въ техническомъ для той самой работы еще 11 человѣкъ и т. д.

на послѣднихъ дняхъ и достаточно характерномъ, чтобы судить объ общемъ характерѣ дѣятельности Правленія Китайской В. ж. д.

Дѣло касается постройки пресловутыхъ торговыхъ рядовъ въ г. Харбинѣ, о которой подробнѣе будетъ сказано въ своемъ мѣстѣ. Заканчивая ее, неожиданно вспомнили о томъ, чтобы дабы освѣтить ряды нужно электричество. Управленіе дороги сообщило о своемъ открытіи Правленію. Послѣднее продумавши надъ этимъ вопросомъ два съ лишнимъ мѣсяца, пришло къ рѣшенію послать за границу особаго инженера для изученія и заказовъ всего необходимаго такъ сказать на мѣстѣ производства. А между тѣмъ въ Харбинѣ, въ нѣсколькихъ минутахъ хода отъ рядовъ, находится громадная электрическая станція дороги, отпускающая обывателямъ города электрическую энергію за-даромъ. Этотъ фактъ говоритъ самъ за себя, повторяясь въ томъ или другомъ видѣ, во всей дѣятельности дороги. Дальше идти кажется некуда.

Поглощая на свое содержаніе огромную сумму (въ 1907 году на одно окладное содержаніе 532.940 р.), Правленіе, претендуя на абсолютную власть, въ силу вышеуказанныхъ обстоятельствъ являлось и является не направляющимъ и контролирующимъ регуляторомъ, а слишкомъ дорогимъ и ненужнымъ тормазомъ.

Переходя къ управленію дороги—слѣдуетъ указать, что и его организація является далеко неудачной.

Вся административная власть находится въ рукахъ Совѣта Управленія дороги, учрежденнаго на нѣсколько своеобразныхъ началахъ. Напримѣръ, начальникъ Ком. части, т.-е. начальникъ одной изъ наиболѣе важныхъ и отвѣтственныхъ службъ, не входитъ въ его составъ, не имѣетъ въ немъ голоса и только приглашается „для дачи объясненій“. Между тѣмъ всякая претензія, всѣ

тарифные вопросы, ссуды и всякія ассигновки, требованія и т. д. должны обязательно идти на предварительное разсмотрѣніе и заключеніе Совѣта, компетентнаго быть можетъ въ техническихъ вопросахъ, но не коммерческихъ, а что это такъ показываетъ, напримѣръ, хотя бы фактъ отдачи подряда на поставку огнеупорнаго кирпича одному изъ подрядчиковъ, который поставляетъ дорогѣ заграничный, въ то время когда въ г. Читѣ имѣется русскій заводъ огнеупорнаго кирпича, нуждающійся въ работѣ. Впрочемъ подобныхъ фактовъ и не перечесть. Заваленный дѣлами и собираясь на два, на три часа, не болѣе раза въ недѣлю, Совѣтъ конечно, затягиваетъ разсмотрѣніе дѣлъ не только на недѣли, но и на мѣсяца; на одно прохожденіе въ Совѣтѣ срочныхъ претензіозныхъ дѣлъ требуется минимумъ 6—7 недѣль.

Мелочность и незначительность дѣлъ восходящихъ до Совѣта поразительны—какъ примѣръ могу указать, что на одномъ изъ засѣданій Совѣта въ минувшемъ мартѣ мѣсяцѣ разбирались и разрѣшались дѣла слѣдующаго характера:

„Разрѣшено сдѣлать объявленіе въ газетахъ на торги и продать девятнадцать лошадей, имѣющихся при Джалайнорскихъ копяхъ, за неимѣніемъ въ этихъ лошадяхъ надобности“.

Сдѣлано постановленіе объ отпускѣ шестисотъ штукъ шпалъ 3-й категоріи (старыхъ по цѣнѣ 5 к. за штуку) китайскому дипломатическому чиновнику ст. Яомынь.

И т. д. Изъ за деревьевъ—не видно лѣса.

Изъ за массы пустяковъ, разрѣшеніе коихъ было бы вполнѣ возможно властью начальниковъ службы и т. п. инстанціями,—Совѣтъ не можетъ, не имѣетъ возможности отнестись достаточно вдумчиво и строго къ вопросамъ болѣе серьезнымъ и сопряженныхъ не съ 30-ти рубле-

выми расходами, а въ нѣсколько десятковъ и сот
тысячъ рублей.

Отрицательное значеніе между прочимъ имѣетъ и т
обстоятельство, что назначеніе дѣлъ къ слушанію въ С
вѣтъ значительно зависитъ отъ побочныхъ обстоя
тельствъ, протекціи, знакомствъ и т. д., но въ этом
повинна и не одна Китайская В. ж. д.

Если Совѣтъ Управленія считается предварительно
инстанціей, то рѣшающей является Контроль. Это в
буквальномъ смыслѣ слова полновластный хозяинъ до
роги на мѣстѣ. Когда говорятъ о Контролѣ Китайско
Вост. жел. дор. не слѣдуетъ смѣшивать его съ Госу
дарственнымъ, съ которымъ онъ не имѣетъ ничего об
щаго. Схема организаціи этого учрежденія такова: в
составѣ Правленія имѣется особый „Ревизіонный Ко
митетъ“, играющій въ немъ, въ силу обстоятельствъ
которыхъ здѣсь не буду касаться, руководящую роль
Вскорѣ послѣ окончанія войны и послѣдовавшихъ въ
Харбинѣ пожаровъ различныхъ Управленій, гдѣ сго
рѣли всѣ документы, въ связи со слухами о злоупо
требленіяхъ,—первоначальный характеръ документаль
наго контроля—постъ-фактумъ, былъ видоизмѣненъ на
предварительный.

Подобную постановку дѣла можно было бы только
привѣтствовать, если бы казна обладала контингентомъ
контролеровъ, авторитетъ, образованіе и опытность ко
торыхъ стояли на должной высотѣ.

Къ сожалѣнію—этого то и нѣтъ.

Контролеры—тѣ же служащіе дороги, (по вольному
найму), не рѣдко вербовались изъ лицъ, образованіе
коихъ было ниже средняго (на Уссурійскомъ отдѣ-
леніи, напр. имѣется контролеръ, котораго многіе слу
жащіе помнятъ въ должности ротнаго фельдшера, а
потомъ станціоннаго сторожа), а знаніе и нравственныя

качества которыхъ были болѣе чѣмъ сомнительны. Въ силу этого могли и могутъ происходить такіе случаи, что нѣкоторые изъ контролеровъ состоятъ на постоянномъ жалованьѣ у подрядчиковъ и инженеровъ начальниковъ участковъ, или такіе всѣмъ извѣстные факты. что контролеры въ періоды стѣсненнаго денежнаго положенія дороги по знакомству пропускали нѣкоторымъ подрядчикамъ большія суммы платежей въ ущербъ другимъ, болѣе мелкимъ и нуждающимся.

Зло это является тѣмъ болѣе рѣзкимъ и тяжелымъ, что контролеры Китайской дор. снабжены такими единоличными властными полномочіями, что безъ всякаго объясненія причинъ не пропускаютъ къ платежу не только сомнительные счета, но и такіе, которые были акцептованы всѣми инстанціями дороги и по которымъ матеріалы давно уже были приняты и даже израсходованы. Жаловаться на дѣйствія контролера, значитъ жаловаться на воздухъ, такъ какъ единственной аппелляціонной инстанціей является главный Контролеръ дороги въ Харбинѣ, но не было еще случая чтобы послѣдній признялъ дѣйствія своего подчиненнаго неправильными и кассировалъ бы ихъ.

„Католическая непогрѣшимость“ г.г. контролеровъ выступаетъ особенно ярко не только въ отношеніи частныхъ лицъ, имѣющихъ дѣло съ дорогой, но даже и по отношенію къ агентамъ послѣдней, такихъ напр. рангова, какъ начальники отдѣльныхъ службъ. Насколько высокомѣрно третировали г. г. контролеры интересы служащихъ и коммерсантовъ и какъ рабски подчинялись этому начальствующія лица видно изъ слѣдующей переписки,—4-го мая 1907 г. за № 628 главный контролеръ Ромашовъ пишетъ управляющему дороги:

„Несмотря на неоднократныя словесныя просьбы не направлять въ контроль подрядчиковъ и служащихъ

дороги, имѣющихъ какіе-либо денежные расчеты съ управленіемъ, за свѣдѣніями, когда тотъ или другого платежный документъ, по коему должна быть произведена уплата, будетъ пропущенъ контролеромъ, главная бухгалтерія продолжаетъ выдавать служащимъ словесныя и письменныя справки (хотя никѣмъ и неподписанныя), что документы на уплату имъ того или другого довольствія отосланы въ контроль, куда служащіе и являются толпами за полученіемъ свѣдѣній о времени пропуска контролемъ документовъ. (Одна изъ справокъ для примѣра при семъ прилагается.)

Принимая во вниманіе, что по всѣмъ вообще вопросамъ, касающимся дороги, а, слѣдовательно, и по вопросамъ, касающимся расчетовъ управленія съ подрядчиками и служащими и времени производства ревизіи ихъ, контроль сносится лишь съ управленіемъ дороги и ни въ какія объясненія по симъ вопросамъ съ подрядчиками и служащими входить не можетъ, то въ виду сего имѣю честь покорнѣйше просить Ваше Превосходительство не отказать въ распоряженіи о прекращеніи выдачи служащимъ главной бухгалтеріей вышеуказанныхъ справокъ, какъ письменныхъ такъ и словесныхъ.

Резолюція генерала Хорвата:

„Князю Хилкову. Распоряженіе о томъ, чтобы не давали письменныхъ справокъ объ отсылкѣ документовъ въ контроль прошу сдѣлать. Равно прошу сдѣлать распоряженіе, чтобы не направлять просителей въ канцеляріи за справками“.

Резолюція князя Хилкова:

„Срочно главн. бухгалт. и начальникамъ службъ для исполненія“.

И господа такъ угодливо клавшіе свои резолюціи, сами на сторонѣ ругавшіе контроль на чемъ свѣтъ

стоитъ—не рѣшились дать отповѣдь и сказать: — „да вѣдь если бы вы г. г. контролеры не задерживали документовъ на мѣсяца сверхъ законнаго срока, то никто бы вамъ и не пошелъ надоѣдать“...

Но что говорить объ отдѣльныхъ лицахъ, когда коллективное рѣшеніе Совѣта Управленія дороги дискредитируется, если представитель Контроля его опротестовываетъ и идетъ въ этомъ случаѣ на усмотрѣніе Правленія, но такъ какъ въ послѣднемъ руководящую роль играетъ ревизіонный комитетъ, то коллегіальность обсужденія и рѣшенія является простой фикціей. Здѣсь именно и кроется тотъ злой корень системы Контроля Китайской дороги, который вызываетъ такъ много и, увы, столь же безрезультатно, страстныхъ нареканій и жалобъ.

На благодатной почвѣ безапеляціонности и единоличности рѣшеній г.г. контролеровъ возникли (особенно въ первую половину минувшаго года) невѣроятныя недоразумѣнія, кончавшіяся раззореніемъ многихъ подрядчиковъ и поставщиковъ, самоубійствомъ уволенныхъ мелкихъ служащихъ, не могшихъ мѣсяцами добиться отъ Контроля расчета. Не руководствуясь никакими другими законами, какъ только инструкціей Предсѣдателя Ревизіоннаго Комитета, работая по наитію или какъ говорятъ въ Харбинѣ „отсебятиной“ мѣстный Контроль Китайской В. ж. д. не преслѣдовалъ ни планомѣрности, ни извѣстной идеи, если не считать инспирированную Правленіемъ преднамѣренную задержку платежей въ виду отсутствія свободныхъ кредитовъ, въ то же время отнюдь не уменьшивъ и не уничтоживъ хищенія, взяточничество и злоупотребленія, которыми такъ славится Китайская В. ж. д.

Мелочная придирчивость, невѣроятный формализмъ, волокита и олимпійское самомнѣніе, недопускающее кри-

тики и возраженій были положены въ основу дѣятельности г.г. Контролеровъ и особенно пышно расцвѣли въ періодъ, когда должность Главнаго Контролера занималъ г. Ромашевъ (убитый въ 1907 году на почвѣ мести), про котораго даже одинъ изъ видныхъ членовъ Правленія дороги выразился, что „онъ мыслитъ не по логикѣ, а по контрольному". Но мертвые „сраму не имутъ", а живые продолжаютъ дѣйствовать въ томъ же направленіи и въ результатѣ подобной дѣятельности получается, что финансовымъ интересамъ дороги часто наносится большой ущербъ и дорога платится большими суммами. Изъ безчисленнаго ряда примѣровъ приведу наиболѣе характерный: въ погонѣ за „насажденіемъ въ Маньчжуріи русской промышленности" Правленіе дороги заключило съ Московскими фабрикантами договоръ о постройкѣ въ г. Харбинѣ торговыхъ рядовъ, каковая должна была быть окончена къ 15-му Мая 1907 г., въ случаѣ неокончанія постройки къ этому сроку—дорога платила неустойку за каждую лавку (всего 16) по 10 руб. въ сутки. Постройка была поручена подрядчику С., необладавшему достаточными капиталами. Разсчетъ на частичное полученіе денегъ отъ Управленія дороги по мѣрѣ хода работъ, не оправдался, такъ какъ Контроль наложилъ свое veto, слѣдствіемъ этого явилась несостоятельность подрядчика, а ряды до настоящаго момента еще не вполнѣ готовы и дорога должна въ силу заключеннаго условія платить громадную неустойку. Тоже самое происходитъ и съ претензіозными дѣлами и исками. Затяжки Контролемъ платежей въ конечномъ итогѣ ведутъ къ обязательствамъ уплачивать проценты, достигающіе большихъ суммъ.

При наличіи двухъ мѣстныхъ инстанцій—Совѣта и Контроля и верховной—Правленія—роль Управляющаго дороги сводится буквально на нѣтъ. Это Управляющій

безъ права управленія,—такъ какъ въ хозяйственномъ отношеніи ни заключать какой-нибудь договоръ, ни разрѣшать платежъ свыше 500 рублей, ни приглашать на службу на старшія должности и т. д. безъ санкціи Контроля онъ не имѣетъ права, такъ же какъ предпринимать что-либо безъ утвержденія Совѣта въ технически-административномъ отношеніи. Въ силу этого является совершенно непонятнымъ та громадная цифра, въ которую обходится содержаніе Управляющаго дорогой и состоящихъ при немъ частей управленія (въ 1907 году — 691,818 руб., изъ коихъ содержаніе Управляющаго—35 т. руб., а его Помощнику 23 т. р.). Присоединяя сюда стоимость содержанія Правленія, мы получимъ, что съ лишнимъ $1^1/_2$ милліона рублей поглощается на далекую отъ совершенства организацію управленія дорогой, сумма въ процентномъ отношеніи къ эксплоатаціоннымъ расходамъ настолько значительная, что сравнивать ее съ таковыми же суммами россійскихъ желѣзныхъ дорогъ даже не приходится.

Переходя къ отдѣльнымъ отраслямъ управленія дороги, прежде всего слѣдуетъ остановиться на Службѣ Эксплоатаціи или что то же Службѣ Движенія и Телеграфа. Во главѣ этой отвѣтственной и одной изъ наиболѣе важныхъ службъ стоитъ человѣкъ, можетъ быть самыхъ высшихъ личныхъ качествъ, но до того никогда по службѣ Движенія не служившій и спеціалистъ по Службѣ Тяги. Ближайшими сотрудниками его, занимающими высшія посты—(Нач. Отдѣленій и др.) являются лица, по тѣмъ или инымъ причинамъ вынужденные оставить службу на другихъ дорогахъ, причемъ нѣкоторые изъ нихъ имѣютъ „домашнее“ образованіе.

Благодаря „протекціи“, особенно сильной въ этой службѣ, многія отвѣтственныя должности занимаются

лицами, не удовлетворяющими по своимъ знаніямъ и опытности условіямъ службы на линіи. Такъ, напримѣръ, Начальникъ одной изъ главныхъ станцій—прогорѣвшій подрядчикъ, т.-е. человѣкъ, по своей предыдущей дѣятельности понятія о службѣ движенія не имѣющій, и никакого экзамена по движенію не державшій. Начальникомъ станціи Харбинъ въ теченіи 9 мѣсяцевъ было лицо близкое къ „самому начальн. службы", но настолько несоотвѣтствовавшее своей должности, что его принуждены были перевести, какъ сказано было въ приказѣ—„по неспособности" на другую должность.

Бывш. начальникъ станціи Фулярди г. С., о которомъ особая комиссія высказалась, что пребываніе г. С. на дорогѣ порочило бы корпорацію агентовъ движенія—личной резолюціей нач. службы былъ прикомандированъ къ управленію сл. эксплоатаціи и исполнялъ обязанности... начальника конторы, т. е. получилъ значительное повышеніе. То же самое можно сказать о многихъ помощникахъ ревизоровъ движенія, даже о самихъ ревизорахъ и начальникахъ отдѣленій.

Громкій обобщающій титулъ „Служба эксплоатаціи" къ сожалѣнію даетъ многимъ ея агентамъ поводъ къ стремленіямъ простирать свою власть не только на подвѣдомственную имъ службу движенія, но и на коммерческую и тарифную дѣятельность дороги,—на этой почвѣ возникали безпрерывныя столкновенія и препирательства между заинтересованными сторонами. Объ этомъ очень ярко говоритъ рапортъ одного изъ ревизоровъ Станціоннаго Счетоводства, который почти въ отчаяніи пишетъ: „при постоянной ненормальности въ служебныхъ сношеніяхъ и противодѣйствіи старшихъ агентовъ движенія,—никакого порядка не установить!"

Дѣйствительно—отсутствіе стройной планомѣрности,

и какого-либо порядка—характерная особенность данной службы, а сообразно этому чисто-„движенская“ часть дороги жестоко хромала и хромаетъ.

Утилизація подвижного состава, по отзыву компетентныхъ лицъ, болѣе чѣмъ неудачна: одна изъ самыхъ богатыхъ въ этомъ отношеніи дорогъ въ то же время она одна изъ наиболѣе задолженныхъ. Нѣтъ вагоновъ и въ мѣстномъ сообщеніи. Заявки на вагоны, достигающія 100—150 вагоновъ въ сутки, удовлетворяются меньше чѣмъ на одну треть, а на остальную разницу приходится ждать установленной очереди и вагоны добываются, что называется, съ бою, или же при помощи взятокъ. Причемъ, въ этомъ отношеніи создались даже особые профессіоналы, занимающіеся посредничествомъ по нарядамъ вагоновъ. Съ другой стороны—тѣ же компетентныя лица утверждаютъ, что вагоны гоняются на-половину пустые и, что называется,—зря; сборныя отправки плохо составляются — вмѣсто 750 пуд. всего 100—200 пуд. Засылки грузовъ—явленіе ординарное, такъ же, какъ недостачи, пропажи и порчи. Громкія нареканія и жалобы всѣхъ грузоотправителей вызываетъ и движеніе товарныхъ поѣздовъ, благодаря которому грузы изъ Владивостока въ Харбинъ идутъ около двухъ недѣль. Когда въ Ноябрѣ 1907 года начался усиленный вывозъ изъ Маньчжуріи жмыховъ и зерна и было отправлено около 1000 вагоновъ, то станція Владивостокъ оказалась такъ закупорена, что на Южномъ участкѣ на 2 недѣли прекратили погрузку, а для того, чтобы раскупорить пробку,—пришлось весь грузъ спѣшно не выгружать, а выбрасывать на Эгершельдѣ на открытой площади и образовать изъ пшеницы, жмыховъ и ячменя такую мѣшанину, въ которой совсѣмъ нельзя было разобраться; то же самое происходитъ и теперь. Владивостокская газета

„Волна“ (№ 35) жалуется, что на Эгершельдѣ скопилось сотни тысячъ пудовъ жмыховъ и костей, которые начинаютъ гнить. Такъ же обстояло дѣло и въ 1906 году—когда „пробки“ образовывались періодически по всей линіи, вызывая періодически же закрытія товарныхъ дворовъ.

Здѣсь умѣстно отмѣтить, что и мѣстные станціонные распорядки, не зависящіе отъ центральной власти—таковы, что требуютъ коренной реорганизаціи всего дѣла. Начать съ того, что безъ взятки служащимъ товарной конторы, вѣсовщикамъ, составителю, нарядчику и т. п. мелкимъ станціоннымъ агентамъ—отправить грузъ почти невозможно, онъ будетъ или лежать безъ объясненія причинъ неотправки или же „попортится“, „утеряется“ и т. д. Особенно сильно развито взяточничество по отношенію къ китайскимъ грузоотправителямъ, которые буквально отданы „въ кормленье“ низшему агентскому персоналу. Заурядность взяточничества и сильнѣйшее его развитіе не отрицается и признается самимъ Управленіемъ дороги оффиціально и на происходящихъ въ настоящее время при Правленіи въ С.-Петербургѣ совѣщаніяхъ по тарифнымъ вопросамъ серьезно считаются съ этимъ фактомъ.

Однако наличіе взяточничества не гарантируетъ еще успѣшность отправки и безопасности груза. Крайне характерны въ этомъ отношеніи жалобы г. Латкина, инспектора Заамурскаго таможеннаго округа; въ одномъ изъ Владивостокскихъ совѣщаній г. Латкинъ указалъ, что малоуспѣшность транзитныхъ операцій всецѣло зависитъ отъ желѣзной дороги, хотя бы въ томъ отношеніи, что для погрузки транзитныхъ чаевъ, нѣжнаго и дорогого товара—желѣзная дорога подавала вагоны съ навозомъ или переполненныя мусоромъ и

углемъ или же съ прожженными и розвалившимися углами.

Конечно при такихъ условіяхъ товаро-отправители почти не помышляютъ о срочномъ исполненіи заказовъ, считаясь съ неустойками. При этомъ слѣдуетъ отмѣтить, что не всѣ предприниматели могутъ имѣть собственныя мѣста для склада товаровъ и поэтому, нанимая мѣсто уплачиваютъ за лишніе сутки ожиданія вагоновъ, въ иныхъ случаяхъ такая постановка ж. д. дѣла можетъ ввести предпринимателя въ большіе убытки и крахи, если скоропортящійся грузъ уничтожится до погрузки въ вагонъ.

Это явленіе приходится наблюдать не только въ Харбинѣ и Владивостокѣ, но и по всей линіи, такъ, напр. на ст. Куанченцзы, товаро-отправители, потерявъ всякую надежду на полученіе вагоновъ подъ нагрузку своихъ товаровъ рѣшили организовать отправки на арбахъ. Затѣмъ еще въ мартѣ мѣсяцѣ на ст. Ажихэ на складахъ лежала масса товаровъ въ ожиданіи затребованныхъ въ декабрѣ и январѣ 48 вагоновъ.

Къ глубокому сожалѣнію приходится отмѣтить, что перевозки на арбахъ гужемъ за послѣднее время вступаютъ въ серьезную конкурренцію съ желѣзной дорогой. Въ особенности это справедливо для китайскихъ грузовъ, т. к. среди китайскаго купечества существуетъ твердая увѣренность, что довѣрить грузъ желѣзной дорогѣ является слишкомъ дорогимъ рискомъ.

Не лучше обстоитъ дѣло и съ пассажирскимъ движеніемъ. Росписаніе (мѣстное) его составляется такъ оригинально, что отправленіе и прибытіе пассажирскихъ поѣздовъ со всѣхъ большихъ узловыхъ станцій происходитъ почему то глубокою ночью. Къ громкимъ жалобамъ и просьбамъ всего общества и прессы Д. Востока объ измѣненіи столь неудачнаго

росписанія—управленіе дор. осталось, какъ всегда глух
Все вниманіе и забота дороги обращены исключительн
на скорые поѣзда (экспрессы),—пассажирскіе являютс
забытыми. Между тѣмъ число экспрессныхъ пассажи
ровъ слишкомъ ничтожно вообще, а иностранцевъ в
частности едва ли наберется нѣсколько десятковъ чс
ловѣкъ въ мѣсяцъ *). Стоитъ-ли имѣть эти дорогіе по
ѣзда, являющіеся въ настоящее время безусловно
роскошью—вопросъ этотъ на русскомъ Дальнемъ Вос
токѣ рѣшенъ отрицательно, особенно если въ пасса
жирскихъ поѣздахъ будутъ устроены особыя спаль
ныя мѣста, какъ это имѣется на русскихъ дорогахъ
Что же касается до пассажирскихъ поѣздовъ—то слѣ
дуетъ указать на крайнюю ничтожность платныхъ пас
сажировъ II, а въ особенности I класса, упоминая
слово платныхъ—ибо всѣ поѣзда мѣстнаго сообщенія
переполнены пассажирами привиллегированныхъ клас
совъ, ѣдущихъ по безплатнымъ служебнымъ или мѣст
нымъ съ платой 10% со стоимости провоза билетомъ.
Можно безъ преувеличенія сказать, что въ пассажир
скомъ или почтовомъ поѣздѣ отъ Владивостока до
Харбина изъ 22 мѣстъ вагона I класса—занято плат
ными пассажирскими не болѣе 3—4 мѣстъ. Каждый,
кто имѣетъ какое либо знакомство на дорогѣ или ве
детъ съ ней дѣло, какъ бы незначительно ни было
послѣднее—обязательно имѣетъ годовой, въ худшемъ
случаѣ разовой безплатный билетъ старшихъ классовъ.
Весь доходъ пассажирскаго движенія даетъ третій
классъ, а между тѣмъ отношеніе какъ самой дороги

*) Забота о иностранцахъ доходила до такихъ курьезовъ, что циркулярнымъ распоряженіемъ нач. сл. экспл. всѣмъ начальникамъ станцій и главн. кондукторамъ поѣздовъ вмѣнялось въ обязанность срочными депешами сообщать о числѣ проѣзжающихъ иностранцевъ по національностямъ.

такъ и ея низшихъ агентовъ къ третеклассным пассажирамъ—далеко не отличается предупредительностью и заботой, въ отношеніи же китайцевъ глубоко возмутительное. Стоитъ посмотрѣть одну картину посадки ихъ въ поѣздъ, когда китайцевъ гонятъ какъ какое то стадо палками и набивая въ вагоны до невѣроятной скученности и тѣсноты, стоитъ быть случайнымъ свидѣтелемъ этой сцены, чтобы проникнуться чувствомъ возмущенія и къ сожалѣнію—стыда, стыда за насъ русскихъ!

Особенно игнорируются интересы китайскихъ пассажировъ тамъ, гдѣ это меньше всего бы слѣдовало, именно на ст. Куаньчендзы. Товаро-пассажирскій поѣздъ № 16, отправляющійся въ Харбинъ не вмѣщаетъ и трети всѣхъ пассажировъ китайцевъ ѣдущихъ въ Харбинъ. Чтобы получить билетъ—они принуждены выстаивать у кассы цѣлыми часами.

Управленіе знаетъ объ этомъ, но увеличить число поѣздовъ для китайцевъ—не желаетъ.

Говоря о службѣ движенія слѣдуетъ упомянуть еще о щедрой раздачи ею служебныхъ вагоновъ. Вагоны эти предоставляются каждому агенту дороги, если его положеніе по службѣ нѣсколько выше средняго, причемъ предоставленіе вагона не обусловливается непремѣнно поѣздкой по службѣ, а исключительно желаніемъ агента или его семьи проѣхаться съ большимъ комфортомъ. Что же касается до поѣздокъ старшихъ агентовъ—начальствующихъ лицъ, то имъ обыкновенно назначаются особые спеціальные поѣзда.

Одинъ изъ ревизоровъ станціоннаго счетоводства въ рапортѣ своемъ (1906 г. № 744.) пишетъ: „Коренною причиной всѣхъ наблюдающихся злоупотребленій считаю несоблюденіе агентами движенія Правилъ, изданныхъ правленіемъ и управленіемъ дороги относи-

тельно перевозокъ по жел. дорогѣ, а также поощряющее дѣйствіе высшихъ агентовъ, произвольно измѣняющихъ прямыя правила безъ вѣдома управленія, тогда какъ они должны были бы требовать только точнаго исполненія ихъ, не измѣняя своею властью казенныхъ и уставныхъ правилъ перевозки".

Почти то же самое можно сказать и про службу телеграфа, находящейся подъ эгидой службы эксплоатаціи.

Тѣ же злоупотребленія правомъ подачи служебныхъ депешъ, злоупотребленія доходившія до того, что служебными телеграммами передавались частные заказы г.г. агентовъ въ магазины, посылались приглашенія пріѣхать погостить или свидѣться, сообщались послѣднія новости и т. д.

Когда умеръ помощникъ нач. сл. экспл. г. Булгаковъ—по телеграфу производилась подписка на вѣнокъ. Начальники всѣхъ станцій Западнаго отдѣленія по аппаратамъ сообщали о ходѣ подписки, съ какимъ поѣздомъ отправлялись деньги. За симъ отъ нач. отдѣленія по всѣмъ станціямъ, по телеграфу же послѣдовало приглашеніе собрать пожертвованія на вѣнокъ и т. д. Словомъ, въ теченіи сутокъ телеграфъ былъ занятъ этимъ вопросомъ.

Нечего говорить, что вся эта переписка не была стаксирована.

Хотя содержаніе служебныхъ телеграммъ и контролировались впослѣдствіи и нѣкоторые изъ нихъ и таксировались, но насколько извѣстно—ни одинъ старшій агентъ дороги не подвергся до сихъ поръ подобному начету, больше того—контроль не опротестовалъ даже предоставленія многимъ подрядчикамъ и поставщикамъ дороги права подачи служебныхъ безплатныхъ телеграммъ. А между тѣмъ расходъ на передачу телеграммъ

упоминаемаго характера—выражаясь на китайской дорогѣ въ очень и очень крупной цифрѣ, является недопустимымъ на другихъ дорогахъ.

II.

Говоря о службѣ эксплоатаціи естественно слѣдуетъ перейти къ Коммерческой Службѣ дороги, или какъ ее именуютъ на Китайской В. ж. д. — коммерческой части. О послѣдней столько писалось въ мѣстной Дальне-Восточной прессѣ, что едва ли можно чему-нибудь удивляться, а тѣмъ болѣе дать ея дѣятельности новое освѣщеніе.

Во главѣ коммерческой части стоитъ чиновникъ, характеризовать котораго можно, что это полякъ по происхожденію, воспитанію и образу мыслей. Помощникъ его—выкрестъ изъ польскихъ евреевъ, а какъ слѣдствіе этого—90% служащихъ этого отдѣла дороги, тоже поляки или евреи. Чтобы не быть голословнымъ укажу:—бывшій старшій коммерческій агентъ, фактическій завѣдовавшій серьезнѣйшимъ отдѣломъ коммиссіонно-ссудныхъ операцій—еврей; настоящій—полякъ; завѣдующій другимъ серьезнѣйшимъ (тарифнымъ) отдѣломъ — полякъ, завѣдующіе отдѣлами претензіоннымъ, по розыску грузовъ, статистикѣ—поляки; старшіе ревизоры станціоннаго счетоводства—поляки. Словомъ, всѣ агенты, занимающіе болѣе или менѣе отвѣтственныя и лучшіе оплачиваемыя мѣста—поляки. Тяжело это говорить, но далекій отъ узкаго націонализма, я все же долженъ констатировать, что русскій элементъ постепенно вытравливается отсюда и замѣняется польскимъ. Русскому агенту въ коммерческой

части ходу нѣтъ. Но можетъ быть—служебныя качества, знаніе и опытъ этихъ агентовъ таковы, что можно закрыть глаза на эту понятную тенденцію устраивать и выдвигать своихъ, но увы, и этого нѣтъ. Правда—когда-то коммерческая часть дороги привлекла на службу лучшихъ востоковѣдовъ, экономистовъ, статистиковъ и знатоковъ желѣзнодорожно-коммерческаго дѣла, теперь же наиболѣе отвѣтственныя мѣста занимаютъ такіе спеціалисты, какъ напримѣръ, присяжный повѣренный, лишенный своего званія, бывшій мелкій служащій винно-очистительнаго склада, зубные врачи, ветеринары, таперы, офицеры Восточнаго Института, лица, готовившія себя къ духовному званію,—словомъ, здѣсь можно встрѣтить всѣ профессіи, до фельдшерицъ, и повивальныхъ бабокъ включительно, но только мало, очень мало лицъ, хоть нѣсколько знакомыхъ съ тарифами, конвенціонными вопросами о прямомъ сообщеніи и вообще желѣзно-дорожнымъ коммерческимъ дѣломъ. Несомнѣнно, что благодаря такому подбору служащихъ положеніе дѣлъ крайне печальное, кратко его можно обрисовать такъ:—страшная запутанность и запущенность во всемъ дѣлопроизводствѣ, систематическія злоупотребленія, съ ссудными операціями въ самыхъ широкихъ размѣрахъ, злоупотребленія рефакціями, фаворитизмъ опредѣленнымъ лицамъ, основанный на извѣстной заинтересованности. Сознаюсь, что обвиненія, выдвинутыя мной, слишкомъ серьезны, чтобы не привести конкретныхъ фактовъ, а потому остановлюсь нѣсколько на наиболѣе выдающихся.

Въ газетѣ „Волна“ опубликованъ былъ списокъ числа претензій, оставшихся неразсмотрѣнными.

На 1 Января 1907 г. 1707 дѣлъ на сумму 1.674.635 р.
„ 1 Февраля „ „ 1770 „ „ „ 1.750.000 „

На	1	Марта	1907	г.	1980	дѣлъ	на сумму	1.880.000 р.
„	1	Апрѣля	„	„	1975	„	„ „	2.160.000 „
„	1	Мая	„	„	2000	„	„ „	2.200.000 „
„	1	Іюня	„	„	2200	„	„ „	2.090.000 „
„	1	Іюля	„	„	2300	„	„ „	1.950.000 „
„	1	Августа	„	„	2340	„	„ „	1.900.000 „
„	1	Сентября	„	„	2400	„	„ „	1.925.000 „

Отсюда наглядно видно, что каждый новый мѣсяцъ все увеличивалъ число неразсмотрѣнныхъ дѣлъ, благодаря этому въ Харбинѣ и Владивостокѣ создалась сѣть особыхъ претензіонныхъ конторъ, которыя „умѣли“ проводить эти претензіи. Харбинскія газеты прямо указываютъ, что претендатель, если не обратится къ извѣстной конторѣ Миронова-Кривенко, будетъ ждать разрѣшенія своей претензіи годами. Это указаніе безусловно справедливое и не допускающее возраженій.

Завѣсу надъ этимъ „умѣньемъ“ нѣсколько приподняло много нашумѣвшее на Дальнемъ Востокѣ дѣло о „претензіи Хайбулина“, въ связи съ случайнымъ обыскомъ у одного изъ мелкихъ служащихъ коммерческой части, обнаружившимъ векселя Хайбулина, выданные имъ нѣкоторымъ агентамъ дороги. Вся соль его заключается въ томъ, что несмотря на то, что весь городъ зналъ о вздорности и подложности претензіи, тѣмъ не менѣе дорога уплатила претендателю крупную сумму денегъ, что-то около 100 тысячъ рублей.

Я не касаюсь подробностей этого достаточно нечистоплотнаго дѣла, такъ какъ онѣ сами по себѣ не важны, а упомянулъ о немъ только въ виду того, что дѣло о „претензіи Хайбулина“ служитъ въ большомъ масштабѣ прототипомъ всѣхъ остальныхъ претензіонныхъ дѣлъ, разрѣшенныхъ въ пользу истца.

Увѣренность, что при извѣстномъ „умѣніи“ можно безъ риска и затратъ сорвать съ желѣзной дороги приличный кушъ создала и здѣсь особый видъ профессіоналовъ.

Съ извѣстной станціи, преимущественно изъ Владивостока, отправляется попудная или повагонная отправка, какъ значится въ накладной, какого-нибудь дорогого товара, по прибытіи на станцію назначенія отправленныя мѣста оказываются поврежденными, а вмѣсто товара находятъ кирпичъ, дрова и т. п. Составляется соотвѣтствующій актъ и т. д. Моментально предъявляется претензія, подкрѣпленная представленными фиктивными фактурами, счетами и т. п. Говорю фиктивными, потому что въ огромномъ большинствѣ случаевъ всѣ подобные фактуры и счета представлялись отъ японскихъ магазиновъ и конторъ, а при разслѣдованіи одной изъ подобныхъ претензій (дѣло Метхамудинова) неожиданно удалось документально установить подложность подобныхъ документовъ и профессіональную торговлю ими. Нѣсколько страннымъ является то, что это „неожиданное открытіе“ было встрѣчено въ коммерческой части болѣе чѣмъ холодно, докладъ „открывателя“ былъ положенъ подъ сукно и даже не былъ доложенъ завѣдующему коммерческой частью. Впрочемъ—это общая участь въ этой службѣ дороги всѣхъ докладовъ подобнаго характера.

Не менѣе характерны операціи коммерческой части и въ коммиссіонно-судномъ дѣлѣ.

Дѣятельность этого чрезвычайно важнаго для торговли, отдѣла—покрыта для непосвященныхъ мракомъ неизвѣстности. Отдѣлъ что-то продаетъ, что-то покупаетъ, дѣлаетъ поставки, раздаетъ ссуды—но какъ, на какихъ основаніяхъ—никто ничего опредѣленнаго не знаетъ.

Начать съ того, что завѣдующимъ этимъ отдѣломъ, получавшимъ крупный окладъ и разъѣздныя было лицо никакого касательства къ своему отдѣлу не имѣвшее въ силу признанной всѣми коммерческими людьми его безграмотности и неспособности, все дѣло велъ другой агентъ, не имѣвшій на то ни довѣренности, ни полномочій, ни назначенный даже для „исправленія должности“ какимъ-либо приказомъ, а просто на основаніи словеснаго, полу-дружескаго указанія—„дескать, Иванъ Ивановичъ, возьмите-ка Вы это дѣло себѣ“,—а потому конечно и не отвѣтственнаго по закону за всѣ тѣ операціи, которыя происходили. Указываю на это обстоятельство потому, что коммиссіонно-ссудное отдѣленіе безконтрольно и даже безъ строгой бухгалтерской отчетности, какъ это могъ убѣдиться лично И. П. Шиповъ въ бытность его въ г. Харбинѣ, распоряжалось милліоннымъ кредитомъ, раздаваягромадныя ссуды.

Лучъ свѣта въ это темное царство внесло то общественное негодованіе и шумъ, поднявшіеся въ недалекомъ прошломъ, когда благодаря пожару обнаружилась выдача 150 тысячъ рублей ссуды подъ несуществовавшіе грузы.

Почти одновременно открылось и другія крупныя злоупотребленія—выдачи товара изъ складовъ хотя и по подложному ордеру, но какъ установило слѣдствіе изготовленнаго въ коммерческой части, выдача большой ссуды подъ лѣсъ, котораго при внезапной ревизіи не нашли и по общему говору давно уплывшаго по Сунгари и т. д.

Суть перваго дѣла въ краткихъ словахъ заключается въ слѣдующемъ—нѣкимъ двумъ сомнительнымъ коммерсантамъ*), пользовавшихся почему-то особымъ распо-

*) Вотъ какъ характеризуетъ одного изъ нихъ газета „Новый Край“. Г. Д. занимался коммерческими оборотами съ коммерческой частью, крайне своеобразными, такъ беря подъ за-

ложеніемъ администраціи дороги *), была выдана ссуда въ 150 тысячъ рублей, причемъ коммерческая часть провѣряя наличіе груза, подъ которой выдавалась ссуда, „на слово“ повѣрила ссудополучателю, что указанный грузъ принадлежитъ дѣйствительно имъ. При вторичной ревизіи, происходившей черезъ $1^1/_2$ мѣсяца послѣ выдачи ссуды—грузъ оказался принадлежащимъ совершенно постороннимъ лицамъ. Въ подтвержденіи сказаннаго я позволю себѣ предоставить слово юрисконсульту дороги, въ своемъ отношеніи 12—9, № 2733 на имя начальника коммерческой части по поводу обнаружившихся злоупотребленій, онъ пишетъ, что „агенты этой службы не только не озаботились выработать наилучшихъ условій огражденія интересовъ дороги, но даже игнорировали утвержденныя правленіемъ правила, выдавая очень крупныя суммы денегъ безъ какой-либо фактической провѣрки какъ складовъ товаровъ и грузовъ, такъ и принадлежности самихъ участковъ, на которыхъ были сложены грузы, самимъ ссудополучателямъ“.—Между прочимъ, дѣло о которомъ идетъ здѣсь рѣчь, если и не было замято, то только по настоянію прокурора суда, обратившаго вниманіе на статьи въ мѣстной прессѣ, указывавшей съ одной стороны на неожиданно обнаружившіяся „старыя дружескія“ отношенія между ссудополучателями и агентами, распо-

---

логъ зерновыхъ продуктовъ ссуды, онъ вмѣсто хорошаго хлѣба набивалъ въ мѣшки разную дрянь, подговорилъ китайскихъ купцовъ: арендуя у нихъ хлѣбъ—выдавалъ за свой и т. д.“.

*) Расположеніе администраціи дороги къ г. Д. особенно проявилось, когда разыгрался скандалъ со ссудой и была назначена ревизія. Г. Д. вдругъ заболѣлъ и легъ въ лечебницу. Тогда послѣдовало распоряженіе о пріостановленіи ревизіи до выздоровленія г. Д., послѣдній воспользовался этимъ и поспѣшилъ скрыться.

ряжавшимися ссудами, на ихъ совмѣстные кутежи и пикники, а съ другой на крайне неправильную вообще постановку такого серьезнаго дѣла: оказалось, что коммерческая часть не имѣя своихъ собственныхъ складовъ, а равнымъ образомъ и денежнаго отпуска на содержаніе сторожей на складахъ, поручила охрану таковыхъ самимъ владѣльцамъ грузовъ, беря съ нихъ сохранныя расписки, но одновременно взыскивала при выдачѣ каждой ссуды 50 р. на „охрану складовъ", это давало законный поводъ ссудополучателямъ оспаривать свою отвѣтственность въ случаѣ утраты или порчи груза.

Правила о „порядкѣ производства Китайской Восточной жел. дорогой складочной, коммиссіонной и ссудной операцій", о которыхъ упоминаетъ юрисконсультъ дороги предусматриваютъ выдачу ссудъ подъ грузы, хранящіеся въ частныхъ складахъ при условіи передачи ихъ въ вѣденіе дороги. Никакихъ детальныхъ указаній по этому предмету въ „правилахъ" нѣтъ; подробная разработка ихъ лежитъ на обязанности начальника коммерческой части, который и инструктируетъ своихъ агентовъ; однако—при ликвидаціи этихъ, съ позволенія сказать, коммерческихъ операцій, обошедшихся дорогѣ, около 300 тысячъ рублей, понесли административную кару одни „стрѣлочники", хотя они усиленно и тщетно добивались гласнаго короннаго суда. Непріятно даже писать, но ввиду того, что это относится не къ области слуховъ и предположеній, а къ области фактовъ, безпристрастіе требуетъ отмѣтить, что кара постигшая только „стрѣлочниковъ" основывалась на заключеніи слѣдствія, произведеннаго агентомъ особыхъ порученій при управляющемъ дорогой отставнымъ генераломъ Роменскимъ, а одновременно—сынъ послѣдняго, уволенный отъ службы на дорогѣ за

какія то злоупотребленія, а по тому, не могшій нигдѣ устроиться, приказомъ по коммерческой части былъ зачисленъ на службу въ послѣднюю, несмотря на сокращеніе штатовъ и увольненіе многихъ старыхъ служащихъ.

Крайне вообще характерно оправданіе, приводимое однимъ изъ этихъ стрѣлочниковъ—онъ пишетъ, что числясь номинально помощникомъ завѣдующаго коммиссіонно-ссуднымъ отдѣленіемъ, онъ фактически несъ обязанности: завѣдующаго городской станціей, завѣдующаго складомъ невостребованныхъ грузовъ, отвѣтственнымъ таксировщикомъ городской станціи, отвѣтственнымъ артельщикомъ по сборамъ городской станціи и коммиссіонно-ссуднаго отдѣленія, пріемщикомъ и контролеромъ складовъ, представителемъ коммерческой части по сдачѣ округу пограничной стражѣ всякаго рода провіанта и т. д. Вообще въ коммерческой части являлось какъ бы системой, что агентъ номинально числится въ извѣстной должности, а исполняетъ обязанности за него другой, и чѣмъ ближе и „излюбленнѣе“ былъ такой агентъ, то несмотря на всю свою неспособность, онъ занималъ номинально конечно, крайне отвѣтственныя должности и получалъ большіе оклады. Должности завѣдующихъ отдѣленіями коммиссіонно-суднымъ и претензіоннымъ были подобными синекурами, равно какъ и нѣкоторые посты ревизоровъ станціоннаго счетоводства. Имѣлся, напр.—завѣдующій несуществовавшимъ коммерческимъ агентствомъ въ г. Цицикарѣ, а когда контроль обратилъ на это вниманіе,—онъ былъ переименованъ въ секретари коммерческой части, хотя постоянно находился во Владивостокѣ. Процвѣтало въ коммерческой части и совмѣстительство, но опять таки только для избранныхъ. Въ то время, когда нѣкоторымъ строго запрещались такія побочныя за-

нятія, какъ страховая агентура, другимъ разрѣшались и разрѣшаются совмѣщать должности по коммерческой службѣ съ должностью въ службѣ движенія или съ агентурой въ Русской Вост. Азіатской парох. К°.

Мѣстная пресса безустанно, но и безуспѣшно отмѣчала и обличала такую систему. Правленіе дороги на это закрывало глаза, и отчасти само ему способствовало, допуская такія явленія, какъ напримѣръ, ассигнованіе крупныхъ суммъ въ 1907 году на содержаніе коммерческихъ агентствъ въ г.г. Бодунэ и Цицикарѣ, которыхъ тамъ и въ поминѣ не было, болѣе того, прекрасно зная, что въ 1907 г. открытіе этихъ агентствъ безусловно не состоится, оно тѣмъ не менѣе внесло въ смѣту 1907 г. такъ же какъ и въ 1908 году, увеличеніе штата Цицикарскаго агентства на одного смотрителя складовъ и вѣсовщика, совершенно невѣроятно мотивируя, это увеличеніе „выяснившейся потребностью".

Подобныхъ фактовъ можно привести невѣроятное множество, а потому я перейду къ другимъ операціямъ этой злополучной службы дороги. Справедливыя нареканія вызывала она своимъ фаворитизмомъ. Широковѣщательно превозглашая своей главнѣйшей задачей способствовать развитію въ Маньчжуріи и Пріамурскомъ Краѣ торговли и промышленности, подчеркивая и рекламируя свою готовность идти на встрѣчу мѣстнымъ интересамъ купечества и населенія, создавая самые фантастическіе и многомилліонные проекты о развитіи порта Владивостока, постройки элеваторовъ, рефрежираторовъ, колосальныхъ складовъ; собирая и въ Харбинѣ, и во Владивостокѣ всякіе совѣщательные комитеты и собранія,—въ концѣ-концовъ она свела дѣло къ тому, чтобы играть въ руку харбинскимъ мельникамъ и едва-ли десятку евреевъ коммиссіоне-

ровъ-экспортеровъ. Иначе и быть не могло, уже потому, что совмѣстить интересы Харбина и Владивостока не приходится, такъ они противоположны, а такъ какъ Харбинскіе дѣльцы—евреи, были и ближе, и ловчѣе, и лучше понимали гдѣ раки зимуютъ, то вся тарифная политика дороги шла въ явный вредъ русскому населенію и торговлѣ Уссурійскаго края и при томъ настолько, что въ одномъ частномъ случаѣ (тарифъ на сѣно) Приамурскій Генералъ Губернаторъ долженъ былъ указать, что если дорога не измѣнитъ тенденціи своей политики, то онъ будетъ вынужденъ прибѣгнуть къ репресивнымъ мѣрамъ. Лѣсной кризисъ, переживаемый краемъ съ начала 1907 года былъ вызванъ именно дорогой, покровительствовавшей своимъ излюбленнымъ дѣльцамъ путемъ льготныхъ тарифныхъ ставокъ на Маньчжурскій лѣсъ вывозимый во Владивостокъ, примѣняя въ то же время къ Уссурійскому далеко не низкій мѣстный тарифъ. То же самое можно сказать и о хлѣбѣ. Только путемъ долгихъ хлопотъ и мытарствъ удалось добиться сравненія тарифа на зерно съ тарифомъ на муку, такъ какъ харбинскіе мельники не желали этого допустить. Если коммерческая часть и шла на встрѣчу ходатайствамъ и интересамъ русскаго населенія, то только тогда, когда эти интересы не соприкасались съ интересами харбинскихъ дѣльцовъ. Такъ напримѣръ было въ вопросѣ пониженія тарифа на рыбу (кэта и сельдъ), и то слѣдуетъ указать что коммерческая часть настолько долго разбиралась въ этомъ вопросѣ, что Владивостокская Биржа добилась разрѣшенія его въ Петербургѣ посредствомъ ходатайства черезъ Пріамурскаго генералъ-губернатора. Вообще веденіе дѣлъ въ коммерческой части отличалось и отличается крайней канцелярской рутиной и формализмомъ и зачастую бывали случаи потерь раз

личныхъ ходатайствъ и просьбъ—иногда весьма срочныхъ и серьезныхъ; дабы не быть голословнымъ укажу, на такой фактъ: передъ съѣздомъ мукомоловъ южнозападнаго края въ Кіевѣ, происходившемъ въ концѣ 1907 г., группа южныхъ мельниковъ предполагая экспортировать для своихъ мельницъ зерно изъ Маньчжуріи обратились къ коммерческой части съ соотвѣтствующимъ запросомъ, и съ просьбой не замедлить отвѣтомъ, дабы не пропустить время съѣзда. Однако коммерческая часть *запоздала* выслать просимыя образцы, свѣдѣнія о цѣнахъ, тарифныхъ ставкахъ, накладныхъ расходахъ и т. п., а это запозданіе что называется сорвало предполагаемое дѣло, впрочемъ мѣстные коммерсанты объясняли этотъ фактъ съ нѣсколько другой точки зрѣнія, а именно преднамѣренности запозданія, ввиду того, что появленіе на Маньчжурскомъ пшеничномъ рынкѣ новыхъ покупателей было для нѣкоторыхъ крайне нежелательнымъ.

Этотъ индифферентизмъ къ интересамъ русскаго населенія и предпочтенія его къ кучкѣ маньчжурскихъ дѣльцовъ, станетъ понятнымъ, когда я укажу, что если въ службѣ движенія среди мелкихъ станціонныхъ служащихъ царило взятничество, то въ коммерческой части царила „заинтересованность“ старшихъ агентовъ въ томъ или другомъ предпріятіи въ Маньчжуріи. Такъ одинъ изъ самыхъ высшихъ агентовъ ея участвовалъ въ сухарномъ заводѣ, поставлявшемъ въ интендантство сухари, онъ же являлся участникомъ въ фирмѣ Кнаапъ-Цимдинъ во время поставки ею ячменя и соли для заамурскаго округа. Другой—компаніонъ одной изъ Харбинскихъ мельницъ, работаетъ посредствомъ подставныхъ лицъ въ экспортѣ бобовъ и пшеницы, имѣетъ молочную ферму, скупаетъ и перепродаетъ старое желѣзо и т. д.; третій участникъ макарон-

ной фабрики и многихъ другихъ китайскихъ предпріятій, слѣдующій—компаніонъ мельницы въ Куачендзы, пятый участникъ въ лѣсныхъ предпріятіяхъ и имѣетъ лѣсные склады и т. д,; словомъ не было и нѣтъ старшаго агента такъ или иначе не заинтересованнаго въ какомъ нибудь предпріятіи.

Зачастую успѣхъ того или другого дѣла, предпринимаемаго коммерсантами зависитъ въ значительной степени именно отъ этого обстоятельства. Такъ напримѣръ, по словамъ китайскихъ купцовъ—импортъ соли въ Маньчжурію былъ имъ предоставленъ только потому, что одинъ изъ старшихъ агентовъ коммерческой части былъ ими принятъ въ качествѣ участника дѣла, не смотря на то, что управляющій дорогой велъ переговоры съ другими лицами и почти уже заключилъ съ ними соглашеніе. Впрочемъ эта заинтересованность общій грѣхъ старшихъ агентовъ дороги, одинъ изъ послѣднихъ, долженствующій по должности своей блюсти ея интересы, является владѣльцемъ крупнаго водочнаго завода поставляющаго на дорогу спиртъ, другой—въ чьихъ рукахъ иногда сосредоточивается высшая власть надъ дорогой—совладѣлецъ торговыхъ бань, мельницъ и мн. др. предпріятій. Слѣдуя примѣру старшихъ и мелкіе служащіе коммерческой части во всю занимаются торговыми дѣлами, среди нихъ можно встрѣтить и содержателей обозовъ, собственниковъ типографій, работающихъ на коммерческую часть, занимаются продажею книгъ, фотографій и т. д. доходя въ своей предпріимчивости до того, что распродаютъ и распродавали даже образцы товаровъ, присылаемыхъ въ коммерческую часть на коммисію. Нѣкоторые изъ подобныхъ и коммерсантовъ достигаютъ такой виртуозности что привлекаютъ къ участію всѣхъ лицъ, которые къ нимъ приходятъ по службѣ или по

дѣлу. Послѣдніе Харбинскіе газеты (за мартъ т. г.) разсказываютъ, что такого рода „предпріятіе“ въ теченіи долгаго времени существуетъ на ст. Харбинъ, всѣ объ этомъ знаютъ, возмущаются, но не знаетъ только кому это вѣдать надлежитъ.

Между тѣмъ цѣлый рядъ приказовъ и циркуляровъ по дорогѣ строжайше запрещаетъ служащимъ заниматься какими либо коммерческими операціями.

Разбираясь въ дальнѣйшей работѣ коммерческой части слѣдуетъ нѣсколько остановиться на тѣхъ ея операціяхъ, которыя являются для желѣзной дороги недопустимыми, а именно на подрядахъ, поставкахъ и даже обыкновенной торговлѣ.

Этотъ характеръ ея дѣятельности шелъ настолько въ разрѣзъ съ интересами торговли и промышленности страны, что Владивостокская Биржа энергично настаивала на томъ, чтобы коммерческая часть прекратила бы эти несвойственныя дорогѣ операціи; представители послѣдней оправдывались, что ихъ дѣятельность носитъ характеръ не торговый, а коммисіонный, такъ или иначе, но дорога занималась продажей различныхъ предметовъ во вредъ мѣстнымъ коммерсантамъ, въ этомъ отношеніи можно сослаться на операціи ея съ сибирскимъ масломъ какъ до войны, такъ и теперь, на продажу коммерческимъ агентствомъ во Владивостокѣ королевскихъ сельдей, бумаги и т. д. Если предпріятія такого характера и дали за время войны нѣкоторый доходъ, то по окончаніи ея, кромѣ убытковъ, достигавшихъ громадныхъ суммъ, они ничего не принесли. Не останавливаясь долго на этомъ, отмѣчу, что большею частью они были въ родѣ знаменитой заготовки 120 тысячъ пудовъ ячменя, по 1 р. 20 к. тогда, когда можно было черезъ нѣсколько дней купить ячмень по 45 коп. и т. д. Значительная часть подобныхъ заготовокъ коммер-

ческой части сбывались или округу пограничной стражи по цѣнамъ въ нѣсколько разъ ниже заготовленой или оставалось на рукахъ коммерческой части и гнило на складахъ, т. к. частные покупатели не соглашались покупать что либо отъ дороги ввиду очень плохого качества продуктовъ. Послѣднее станетъ вполнѣ понятнымъ, если указать, что пріемщиками коммерческой части были лица очень мало понимающіе въ зернѣ, мукѣ, бобахъ и т. п., а потому игравшіе при пріемкѣ крайне печальную роль.

Чтобы закончить очеркъ этой стороны „успѣшной“ дѣятельности коммерческой части, остановлюсь на одномъ частномъ случаѣ, послѣдствіемъ котораго дорога поплатилась на нѣсколько десятковъ тысячъ рублей. Основанная на кровныя деньги русскаго мужика, обильно политая его кровью, Китайская Восточная ж. д. естественно должна была бы служить хотя бы русской промышленности, если не русскому народу, но, какъ было указано выше-она служитъ любому космополиту, любому „интернаціональному американцу“, но не намъ русскимъ. Одному изъ такихъ „американцевъ“—еврею Фриде удалось заключить посредствомъ коммерческой части съ управленіемъ дороги контрактъ, по которому Фриде являлся главнымъ агентомъ по привлеченію грузовъ за границей, съ условіемъ, что дорога уплачиваетъ ему извѣстное число копѣекъ за каждый пудъ груза. Договоръ съ г. Фриде вырабатывался однимъ изъ руководителей коммерческой части и былъ составленъ въ явный вредъ интересамъ дороги, т. к. послѣдняя по прямому его смыслу обязывалась платить г. Фриде за каждый пудъ груза не только привлеченный имъ, но и вообще за отправляемый изъ каждаго иностраннаго порта на Д. Востокѣ. Еще до заключенія договора съ г. Фриде, коммерческая часть располагала свѣдѣніями

о томъ, что ея предполагаемый контрагентъ не пользуется какимъ либо довѣріемъ среди иностранныхъ коммерсантовъ Д. Востока, и даже, что онъ замѣшанъ въ различныхъ неблаговидныхъ поступкахъ и его ожидаетъ арестъ. Это не помѣшало однако заключенію договора, а вслѣдъ за этимъ разыгрался громкій и печальный скандалъ. Г. Фриде объявилъ себя въ широко поставленной рекламѣ, что онъ единственный представитель на Д. В. Китайской В. ж. д. Одновременно съ этимъ г. Варрава, бывшій морскимъ и коммерческимъ агентомъ дороги въ Шанхаѣ, не имѣя свѣдѣній отъ управленія дороги о договорѣ съ г. Фриде и получивъ непосредственно отъ правленія указаніе, что онъ утвержденъ въ должности коммерческаго агента,—помѣстилъ во всѣхъ иностранныхъ газетахъ контръ-объявленіе, что именно только онъ—Варрава единственный представитель дороги. Началась пикантная для иностранцевъ, но позорная для насъ полемика на тему—кто изъ нихъ настоящій агентъ, а кто самозванецъ. Въ разгарѣ этой полемики г. Фриде былъ посаженъ въ Шанхайскую тюрьму, а вслѣдъ за этимъ правленіе дороги предписало управленію немедленно нарушить контрактъ съ г. Фриде. Управленіе выполнило это распоряженіе, а въ результатѣ на основаніи столь удачнаго для дороги договора — на этихъ только дняхъ правленію пришлось уплатить г. Фриде неустойки 120 тысячъ рублей!

Это далеко не единичный случай такого непроизводительнаго расходованія громадныхъ суммъ. Не будетъ натяжкой утверждать—чего бы и гдѣ бы не коснулась рука коммерческой части — десятки и сотни тысячъ летятъ въ карманы интернаціональныхъ дѣльцовъ, какъ вспуганная стая воробьевъ. Мѣстная пресса, усиленно отмѣчая факты такого массового непроизводительнаго

расходованія казенныхъ денегъ коммерческою частью, —указывала какъ примѣръ, что на возстановленіе документовъ этой службы, сгорѣвшихъ во время пожара зданія управленія, было ассигновано 170 тысячъ руб., тогда какъ по нормальной расцѣнкѣ эта работа обошлась бы не болѣе 25—30 тысячъ. И вотъ получилось невѣроятное для незнакомаго лица положеніе, что лица, выбранные, конечно волей начальства, какъ достойные для этой работы, при нормальномъ жалованьи въ 50 руб. зарабатывали сдѣльныхъ до 400 рублей, съ жалованьемъ въ 200 рублей, около 700 рублей въ мѣсяцъ. Начальствующіе же лица за одинъ лишь проблематическій надзоръ получали по 500 рублей и больше.

Таковы частныя неурядицы и нестроенія дѣятельности коммерческой части и ея отдѣленій. Не лучше обстоитъ дѣло и въ отношеніи тарифной политики. Самъ по себѣ крайне высокій и не дифференціальный тарифъ, построеный притомъ на соображеніяхъ привлеченія грузовъ на Дальній, въ ущербъ Владивостоку, послѣ войны остался за исключеніемъ нѣкоторыхъ статей—въ полной неприкосновенности. Когда началась эксплоатація японской части дороги обнаружилось, что Китайская не можетъ конкурировать не только съ японцами на Дальній, но даже съ арбянымъ гужемъ, т. к. наша тарифная ставка, начиная отъ $^1/_7$ до $^1/_{50}$ коп. съ пуда, при средней въ $^1/_4$ коп. настолько дорога, а движеніе поѣздовъ настолько медленно и такъ часты пропажи и порчи, что выгоднѣе было отправлять грузъ на арбахъ. Въ справедливости этого убѣждаетъ такой расчетъ: перевозка пуда хлѣба изъ Бухая въ Харбинъ (169 верстъ) по желѣзной дорогѣ стоитъ съ пуда 13 к. Сюда надо прибавить еще 2 коп. на пудъ всякихъ накладныхъ и нелегальныхъ расходовъ. Разстояніе это пройдется грузомъ въ 7—8 дней. На арбахъ же онъ и

доставится чуть ли не вдвое скорѣй и будетъ стоить не дороже 5 — 6 копѣекъ. Еще болѣе справедливъ этотъ расчетъ для китайскихъ грузовъ, попудная цѣнность которыхъ въ нѣсколько разъ дешевле стоимости провоза.

Ненормальная высота тарифа Китайской дор. особенно рельефно выступаетъ при сравненіи ея ставокъ съ обще-россійскими. Такъ напримѣръ, разстояніе отъ Харбина до Пограничной равняется 513 верстамъ. По расчету на это разстояніе получаемъ такіе ставки:

	Тарифъ Китайск. дор.	Тар. Русск. ж. д.
Сахаръ	63 к.	30,11 к.
Желѣзо-ломъ . . .	31,5 к.	8,21 к.
Бумага	52,5 к.	19,24 к.
Землед. машин. . .	42 к.	15,13 к.
Мясо	42 к.	19,24 к.
Рыба	42 к.	27,21 к.

Конкретнымъ примѣромъ вліянія такихъ тарифовъ на торговлю и промышленность — можетъ служить то явленіе, что Харбинъ и Владивостокъ незначительно удаленные отъ скотопромышленныхъ районовъ Маньчжуріи и Монголіи терпятъ тѣмъ не менѣе нужду въ мясѣ. Въ Харбинѣ оно стоитъ очень дорого, а Владивостокъ принужденъ довольствоваться Австралійскимъ. Правда, коммерческая часть дороги предупредительно шла на встрѣчу желаніямъ скотопромышленниковъ и нѣсколько уменьшила прежнія ставки, но г.г. промышленники не были столь наивны, чтобы просить такой тарифъ, по которому каждый могъ бы возить скотъ и конкурировать съ ними, а просили тотъ—какой былъ выгоденъ для нихъ лично; населеніе ничего отъ подобнаго пониженія не выиграло и до сихъ поръ переплачиваетъ громадныя суммы.

Высота ставокъ не исчерпываетъ еще все зло и вредъ тарифной политики дороги. Пожалуй еще губительнѣе вліяетъ на коммерческія дѣла то обстоятельство, что тарифы Китайской дор. совершенно сбиты, въ одной и той же группѣ существуютъ самыя разнообразныя ставки, такъ напримѣръ въ концѣ 1907 г. тарифовъ на хлѣбъ и муку дѣйствовало одновременно д е в я т ь, причемъ каждый изъ нихъ предоставлялся коммерсанту въ силу той или другой степени благоволенія къ нему руководителей Коммерческой части. Подобная политика разлагающе вліяла на прочную, легальную торговлю, т. к. подрывала всякія расчеты и соображенія, вводила элементъ авантюризма и случайности. За всѣми этими исключительными тарифами— буквально потерялась норма таковыхъ, а это зло еще болѣе усугублялось и рефакціонной системой однороднаго характера. Рефакціи выдавались очень щедро однимъ и крайне туго другимъ, принципъ коммерческой части въ этомъ отношеніи былъ — „захочу— полюблю, захочу — разлюблю". И дѣйствительно — если кого она возлюбила—то на избранника сыпался рогъ изобилія всякихъ льготъ, поблажекъ, ссудъ и т. д., не смотря на то, что этотъ избранникъ въ большинствѣ случаевъ пользовался въ Коммерческомъ мірѣ самой сомнительной, не лестной репутаціей, не имѣлъ не только прочнопоставленнаго торговаго дѣла, а даже какого нибудь-постояннаго жительства. Обращается подобный аферистъ въ Коммерч. часть съ просьбой дать ему рефакцію и проситъ 300 вагоновъ. Послѣдняя прекрасно зная, что никакихъ грузовъ у него нѣтъ, что онъ всего у разныхъ лицъ наберетъ мелкихъ грузовъ 5—6 вагоновъ, обративъ разницу между рефакціоннымъ и обыкновеннымъ тарифами въ свою пользу — тѣмъ не менѣе давала рефакцію.

Происходили и происходятъ такія явленія—начальникъ станціи получилъ отъ Коммерческой части увѣдомленіе, что такому-то лицу предоставляется рефакція на разнаго рода хлѣбныя продукты. и вотъ подъ эту номенклатуру—возили и возятъ все, что хоть слабо подходитъ подъ слово „продуктъ".

Столь странно выдаваемыя рефакціи иногда обращались въ прямой ущербъ интересамъ самой дороги. Прекрасной иллюстраціей сказаннаго можетъ служить примѣръ съ однимъ изъ наиболѣе излюбленныхъ подрядчиковъ дороги — лѣснымъ королемъ Маньчжуріи г. Скидельскимъ.

Получивъ подрядъ на поставку дровянаго отопленія на Уссурійскій участокъ дороги, г. Скидельскій не смотря на то, что сдача подряда должна была происходить на такихъ лѣсныхъ станціяхъ, какъ напр. Розенгартовка, Свіагино и др. гдѣ лѣса было, что называется—отбавляй и по цѣнѣ какой хочешь, тѣмъ не менѣе везетъ дрова за 400 слишкомъ верстъ изъ Маньчжуріи, получивъ конечно громадную рефакцію, что не помѣшало ему поставить желѣзной дорогѣ кубъ въ 56 рублей, тогда какъ самая высокая цѣна дровъ на Уссурійской дор. въ бытность ея казенной не превышала 32 р.

Позволю себѣ разсказать одинъ изъ безчисленныхъ фактовъ, который можетъ быть объяснитъ многое, что сейчасъ кажется туманнымъ и непонятнымъ. Подрядчикъ N страстно любитъ играть въ такую невинную игру, какъ четъ—нечетъ.

Приходитъ онъ какъ-то къ одному изъ высшихъ руководителей дороги, застаетъ небольшое общество. Спустя нѣкоторое время — обращаясь къ хозяину говоритъ — Ваше Пр-во! Давно мы съ Вами въ четъ-нечетъ не играли. Давайте-ка, попытаемъ счастье, вотъ въ этомъ карманѣ (жестъ на боковой лѣвый карманъ сюртука).

— Четъ?! Экое право счастье — вѣдь выиграли. (Передается довольно объемистая пачка бумажекъ.)

Ну—а здѣсь?—(лѣзетъ въ нижній задній карманъ).

Тоже—четъ?

— Стойте, стойте — сосчитаемъ сначала. Нѣтъ, аттанде-съ! Гоните-ка сюда Ваше Пр-во—пятьсотъ монетъ.

Ну дамъ Вамъ реваншъ—ну вотъ въ этомъ карманѣ (жестъ на правый карманъ).

Нечетъ?!

Эк-кое дьявольское счастье. Вотъ, н-ѣѣтъ В. Пр-во, съ Вами играть больше нельзя!

Коммерческая часть Китайской восточной ж. д. наиболѣе близко соприкасающаяся съ торговымъ міромъ является наболѣвшей раной всѣхъ Дальне-Восточныхъ коммерсантовъ, а потому о ней и приходится такъ много говорить.

Все вышесказанное о ней — какъ о центральномъ учрежденіи—въ той же степени примѣнимо и къ ея отдѣльнымъ вассальствамъ—коммерческимъ агентствамъ и транспортнымъ конторамъ.

Если вѣрить смѣтѣ—то въ 1907 году, равнымъ образомъ и въ текущемъ этихъ агентствъ было значительное число, именно: городская станція въ Харбинѣ, агентства во Владивостокѣ, Шанхаѣ, Пограничной Маньчжуріи, Куачендзы, Гиринѣ, Цицикарѣ, Бодунэ и Хайларѣ. Однако—послѣдніе четыре агентства существовали и существуютъ только на бумагѣ, тѣмъ не менѣе поглащая на свое содержаніе довольно крупныя суммы.

Куда идутъ деньги ассигновываемыя на содержаніе этихъ миѳическихъ агентствъ—они расходуются на содержаніе нѣкоторыхъ служащихъ собственно Коммер-

ческой части. Для чего устраиваютъ маскарадъ, недостойный серьезнаго государственнаго учрежденія, почему не вносить цифру расхода вызываемаго этими агентствами прямо въ графу смѣты коммерческой части кажется какъ будто не понятнымъ, но объясненіе этому можно видѣть въ желаніи правленія дороги „пустить пыль въ глаза“, блеснуть передъ обществомъ и общественнымъ мнѣніемъ своей успѣшной блестящей дѣятельностью на почвѣ развитія желѣзнодорожныхъ перевозокъ и насажденія культуры и коммерціи въ далекой Маньчжуріи—благо вѣдь, что въ Россіи и Петербургѣ никто истины не знаетъ и въ голову никому не придетъ, что цѣлый рядъ агентствъ съ достаточнымъ штатомъ служащихъ и приличнымъ расходнымъ бюджетомъ—существуетъ только на бумагѣ и вся, „коммерческая“ дѣятельность ихъ агентовъ заключается въ томъ, что числящіеся тѣмъ или другимъ званіемъ въ одномъ изъ этихъ агентствъ лица, никогда даже въ глаза не видавшіе какое-то Бодунэ или Цицикаръ, преспокойно сидящіе въ канцеляріи коммерческой чати оть 11 до 2 часовъ, занятые чтеніемъ мѣстныхъ газетъ, и взаимными пересудами — ежемѣсячно 20-го числа выводятъ свою фамилію въ спискахъ на жалованье — подъ рубрикой—содержаніе такого то агентства.

Немного въ лучшемъ положеніи находятся и дѣйствительно „существующіе“ агентства. Наиболѣе продуктивно работаетъ изъ нихъ Владивостокское, давшее въ 1906 г. даже значительную прибыль. Тѣмъ не менѣе и въ его работѣ слѣдуетъ констатировать нѣсколько отрицательныхъ сторонъ, затемняющихъ его дѣятельность. Серьезнѣйшія изъ нихъ — ссора со всѣми коммерсантами города и полное игнорированіе Китайскихъ купцовъ. Одно изъ лицъ стоящихъ близко къ правленію дороги признавалось, что послѣднее завалено жа-

лобами на Владивостокское агентство: за неисполненіе порученій, путаницу въ дѣлахъ, задержку расчета и т. д. Этихъ жалобъ такъ много, что среди коммерсантовъ—что называется—стонъ стоитъ! Главнѣйшей дѣятельностью этого агентства служатъ операціи съ транспортировкой чаевъ. Однако свѣдущіе люди утверждаютъ, что чай сортируется плохо, маркируется скверно, задерживается безъ нужды въ складахъ мѣсяцами, а поэтому опаздываетъ на чайный сезонъ.

Слѣдующимъ крупнымъ агентствомъ дороги является Шанхайское. Для чего собственно оно существуетъ—это тайна Правленія дороги, такъ какъ всѣ функціи его ограничиваются продажей пассажирскихъ прямыхъ билетовъ и въ нахожденіи клерковъ агентства на пристаняхъ при отходѣ и приходѣ пароходовъ экспрессовъ. Къ болѣе серьезнымъ операціямъ по нагрузкѣ чайныхъ транспортовъ, какъ передаютъ очевидцы, капитаны пароходовъ Добровольнаго флота не подпускаютъ англезированныхъ молодыхъ людей агентства, что называется на пушечный выстрѣлъ.

Къ обязанностямъ Шанхайскаго агентства относятся вѣроятно и предоставленіе пароваго катера „Востокъ“ для прогулокъ и пикниковъ знакомымъ и дамамъ агентства, очень часто въ ущербъ пассажирамъ, а также періодическое помѣщеніе въ одной изъ наиболѣе излюбленныхъ Шанхайскихъ газетъ—дорого стоющихъ объявленій объ измѣненіи желѣзнодорожнаго росписанія Китайской в. ж. д. или что либо тому подобнаго. Между тѣмъ по смѣтѣ на 1908 г. ассигновано: на содержаніе служащихъ 32.715 р. лично присвоенныхъ завѣдующему имъ—10.500 р., содержаніе самаго агентства 13.090; итого свыше 56000 р. въ годъ.

Принимая во вниманіе, что въ минувшемъ году прибыль отъ коммерческихъ операцій агентства не

только не окупило содержаніе послѣдняго, но наоборотъ принесло дефицитъ около 28—30 тыс. рублей, слѣдуетъ придти къ заключенію, что поддержаніе престижа Литайской в. ж. д. въ Шанхаѣ—обходится ей слишкомъ таки дорого.

Здѣсь вполнѣ умѣстно отмѣтить одинъ изъ курьезовъ даннаго Агентства. Завѣдующимъ имъ состоитъ нѣкто г. Классингъ, бывшій Завѣдующій Морскимъ Пароходствомъ дороги; послѣ войны со смертью послѣдняго, въ силу заключеннаго съ г. Классингомъ контракта, волей—неволей пришлось предложить ему мѣсто завѣдующаго агентствомъ въ Шанхаѣ, но съ окладомъ по прежней должности, и именно не болѣе не менѣе какъ 18.000 р. въ годъ. Нормальный штатный окладъ этого мѣста 6000 р., и вотъ въ смѣтѣ 1907 г. дѣлается соотвѣтствующее объясненіе этой ненормальной высоты содержанія г. Классинга. Въ текущемъ же году—правленіе желая нѣсколько затушевать эту разницу между окладнымъ и лично присвоеннымъ содержаніями—исчислило штатный окладъ не въ 6000 р. а въ 9000 р., въ то же время убавивъ лично присвоенные г. Классинга съ 12.000 р. на 10.500 р. Результатъ получился однако совершенно обратный, т. к. если г. Классингъ до 1 января 1908 года получалъ всего 18.000 р., то въ настоящее время—19.500 р. т. е. на 1500 р. больше. Въ силу какихъ соображеній произошло это увеличеніе—смѣта скромно умалчиваетъ. Говоря о штатахъ Шанхайскаго агентства вообще, слѣдуетъ отмѣтить, что они несоразмѣрно велики. Напр., китаецъ компрадоръ получаетъ 3000 руб. въ годъ, что для китайскихъ служащихъ этой категоріи составляетъ на Д. Востокѣ неслыханный окладъ.

Переходя къ другимъ коммерческимъ агентствамъ остановимся болѣе подробно на Куачендзскомъ, такъ

какъ дѣятельность остальныхъ почти съ нимъ тождественна.

Общее содержаніе агентства въ Куачендзы обходится дорогѣ въ 32.000 рублей, а между тѣмъ по послѣднему отчету оно привлекло грузовъ всего двадцать девять (29) пудовъ, т. е. каждый пудъ, привлеченнаго этимъ агентства груза обошелся въ 1103 руб.

Изъ о п е р а ц і й—подчеркиваю это слово — потому что ужъ очень они оригинальны по результатамъ, изъ операцій этого агентства можно указать такой фактъ: агентству прислали на коммиссію 14 вагоновъ лѣса. Въ теченіи цѣлаго года агентство не могло продать этотъ лѣсъ, хотя послѣдній спрашивался на рынкѣ ходко, черезъ годъ его случайно продали и владѣльцу его за 14 вагоновъ очистилось 340 рублей, такъ какъ всю остальную сумму съѣло храненіе, коммиссіонныя и т. д., причемъ и эти 340 рублей, благодаря бухгалтерской и контрольной волокитѣ, онъ получилъ спустя еще пять мѣсяцевъ. Это не единственный случай подобныхъ коммиссіонныхъ операцій дороги, а заурядный и обыденный. Китайскіе купцы за послѣднее время совершенно отказались отъ подобныхъ услугъ агентствъ, послѣ того, какъ поплатились громадными убытками, благодаря тому, что грузъ запроданный ими на срокъ, опаздывалъ на нѣсколько недѣль, при чемъ дорога взыскивала еще громадныя деньги за храненіе, полежалое и т. п.

Дабы не быть голословнымъ — приведу подобный случай, разсказанный газетой „Новый Край“, субсидировавшейся дорогой, а потому къ ней значительно благосклонной: „Одинъ японскій коммерсантъ отправилъ изъ Харбина въ Куачендзы вагонъ съ крупчаткой. Послѣдній почему то попалъ на запасные пути и застрялъ. Грузополучатель — японецъ-же въ теченіи

9 дней ходилъ справляться о судьбѣ груза и все получалъ неизмѣнный отвѣтъ — нѣтъ, еще не прибылъ. Наконецъ выведенный изъ терпѣнія онъ написалъ отправителю въ Харбинъ, прося узнать № вагона и время отправленія. По этимъ даннымъ вагонъ отыскали, но выдавая грузъ получателю взыскали съ него 90 р. за... простой и храненіе.

Фактъ, самъ по себѣ мелкій, однако онъ попалъ въ японскую печать и въ соотвѣтствующемъ освѣщеніи обошелъ всѣ японскія газеты, откуда „Новый Край“ и заимствовалъ его.

Въ данномъ случаѣ — отправитель заплатилъ всего 90 рублей, но мнѣ извѣстенъ случай съ отправкой экспортной партіи китайскаго купца С., когда онъ принужденъ былъ по винѣ дороги заплатить 14.000 р. за простой и храненіе и понесъ на этой операціи 56.000 р. убытку.

Изъ дѣятельности другихъ агентствъ слѣдуетъ отмѣтить, что много жалобъ вызывается незаконными сборами, введенными ком. агентствомъ на ст. Пограничная.

Съ 8 минувшаго февраля, по К. В. ж. д. сдѣлано распоряженіе, по которому выгрузка для таможеннаго досмотра пассажирскаго багажа, производившаяся раньше станціонными рабочими, безъ взиманія за это особой платы, поручена мѣстному таможенному агентству Китайской дороги, которое установило за это, кромѣ артельнаго сбора, еще и коммиссіонный за предъявленіе багажныхъ мѣстъ къ досмотру. Въ п. II А правилъ ясно сказано, что „означенный коммиссіонный сборъ съ пассажирскаго багажа взимается только въ томъ случаѣ, если таможенныя обрядности совершаются желѣзнодорожнымъ агентствомъ *по порученію пассажира*“. Такъ какъ пассажиры присутствуютъ лично

при досмотрѣ багажа, предъявляя его сами то, естественно отпадаетъ понятіе о коммиссіи, и послѣдняя является насильно навязанной пассажирамъ, выражаясь только во взысканіи ни за что коммиссіоннаго сбора съ пассажировъ. Кромѣ того, многіе товары, слѣдующіе изъ Европейской Россіи и Сибири, не подлежатъ таможенному сбору, но несмотря на это, агентство все-таки и за нихъ взимаетъ сборъ. Начальникомъ Пограничной таможенной заставы было обращено вниманіе агента дороги на незаконность производимыхъ имъ съ пассажировъ сборовъ, но изъ Харбина послѣдовало распоряженіе начальника коммерческой части взимать сборъ, и коммиссіонныя взыскиваются за мѣсто въ размѣрѣ одного рубля, кромѣ артельныхъ сборовъ.

Такихъ незаконныхъ сборовъ, впрочемъ, довольно много и въ другихъ агентствахъ.

Можно ли удивляться, что Китайцы бѣгутъ отъ желѣзной дороги, т. к. даромъ время и деньги терять не желаютъ, а русскіе настоящіе коммерсанты, не работаютъ съ дорогой, т. к. при дороговизнѣ тарифа, при тѣхъ проволочкахъ въ различныхъ уплатахъ, при всей медленности движенія дѣла—работать предпринимателю мало-мальски совѣстливому невозможно!

Прекрасно—обрисовали это обстоятельство результаты работъ такъ называемаго Совѣщательнаго Комитета при коммерческой части.

Задавшись благой мыслью образовать при Управленіи дороги особый независимый органъ изъ мѣстныхъ промышленниковъ и купцовъ въ цѣляхъ заботы о нелицѣпріятныхъ и дѣйствительныхъ нуждахъ промышленности и торговли, дорога созывала изъ Харбинскихъ купцовъ, сперва спорадически, особыя совѣщанія, превратившіеся впослѣдствіе въ постоянныя.

Широко оповѣстивъ объ этомъ все торговое населеніе, приглашая на свои совѣщанія иногородныхъ коммерсантовъ, коммерческая часть при которой были образованы эти совѣщанія, сначала вступила на путь, который можно было бы только привѣтствовать.

Однако—уже первыя совѣщанія, на которыхъ столкнулись интересы иногородныхъ коммерсантовъ съ Харбинскими, показали, что практическаго результата Совѣщанія не будутъ имѣть, въ лучшемъ случаѣ на нихъ высказывались различныя благопожеланія и мнѣнія—ни къ чему дорогу не обязывавшіе, въ большинствѣ же случаевъ каждый преслѣдовалъ свои интересы. осуществленіе коихъ зависѣло однако не отъ результатовъ коллегіальнаго обсужденія, а по прежнему отъ личнаго взгляда Начальника коммерческой части, Въ скоромъ времени начались обостренныя препирательства, сѣтованія, жалобы съ одной стороны, и безконечныя указанія, что „этотъ вопросъ уже разрабатывается", „мы это именно и имѣемъ въ виду" и т. п. реплики со стороны представителей дороги. Совѣщанія большею частью велись безсистемно, довольно таки безтолково, и былая, увы кратковременная, общественность и публичность смѣнились строгой замкнутостью и кружковщиной. Начались они въ началѣ 1907 года, а уже въ іюнѣ — газета Новый Край горько жалуется, что совѣщанія эти не собираются уже съ мѣсяцъ, подробности же о предстоящихъ къ обсужденію вопросахъ не извѣстны, вслѣдствіе распоряженія г. Завѣдующаго коммерческой частью абсолютно не допускать представителей печати.

Созывались и собирались въ Харбинѣ и во Владивостокѣ и болѣе широкіе и многолюдныя совѣщанія, совпадавшія съ пріѣздомъ кого-либо изъ вершителей судебъ дороги.

Такъ, напримѣръ, было во время пріѣзда Товарища Предсѣдателя Правленія А. Н. Венцеля.

Но они къ сожалѣнію носили еще болѣе грустный характеръ. Одно изъ такихъ собраній — вылилось въ форму прямо таки опереточную. Это было въ Харбинѣ. Назначено было въ залѣ коммерческаго клуба собраніе всего Харбинскаго купечества дабы изложить передъ главой дороги всѣ свои болѣсти, горести и нужды. Къ назначенному часу собралось около 300 человѣкъ коммерсантовъ, нѣкоторые изъ нихъ пріѣхали съ дальнихъ станцій, т. к. и печать и общество возлагало на данное собраніе великія надежды и упованія. Открылось оно небольшой вступительной благодарственной рѣчью Г. Берга, одного изъ наиболѣе крупныхъ Харбинскихъ дѣятелей, предложившаго предсѣдательствовать въ собраніи А. Н. Венцелю. Вслѣдъ за симъ начались попытки коммерсантовъ говорить по различнымъ вопросамъ, касающимся дѣятельности дороги, однако предсѣдатель почти моментально перебивалъ говорившаго, нетерпѣливо повторяя столь знакомое Харбинцамъ—„да, да, это мы уже предвидѣли“, „это у насъ уже разсматривается“ и т. д. Если пылкій ораторъ пытался продолжать—то предсѣдатель ужъ раздраженно замѣчалъ — что „это детали, детали, Вы ихъ разберете потомъ, совмѣстно съ представителями коммерческой части“... Ровно черезъ 40 минутъ послѣ начала—засѣданіе было кончено, предсѣдатель торопливо простился и уѣхалъ не пожелавъ даже поужинать съ гг. коммерсантами, которые наивно думали окончить столь важное собраніе торжественнымъ ужиномъ. Разочарованіе и негодованіе присутствовавшихъ было тѣмъ сильнѣе, что не прошло и четверти часа, какъ въ собраніи стало извѣстно, что Г. Венцель поѣхалъ въ оперетку и находится въ одной изъ ложъ въ пріятномъ

дамскомъ обществѣ. Печальны были совѣщанія и во Владивостокѣ, хотя, вѣроятно въ виду того, что в данный моментъ не было въ городѣ оперетки, они протянулись нѣсколько дольше. Харбинскій корреспондентъ газ. „Сибирь“ писалъ: „Поѣздка г. Венцеля—потеря дней на пріемы депутацій съ адресами и дипломами на званіе почетнаго члена всѣхъ мѣстныхъ обществъ; рядъ торжествъ, закончившихся грандіознымъ Афинскимъ вечеромъ, устроеннаго однимъ изъ инженеровъ, гдѣ знаменитая Настя Пленицкая со своимъ хоромъ не жалѣла ни голоса, ни ногъ, ни рукъ. Гдѣ тутъ вспомнить было о поднятіи русской промышленности.“

Несмотря на рѣзкость брошеннаго обвиненія—корреспондентъ не былъ „притянутъ“ къ отвѣтственности. Выводъ самъ собой ясенъ, а между тѣмъ эта поѣздка обошлась дорогѣ около 25.000 рублей.

Въ такомъ же родѣ была и коммерческая освѣдомленность дороги. Съ внѣшней стороны все обстояло прекрасно; выписывалось масса иностранныхъ газетъ, изъ которыхъ дѣлались вырѣзки всего, что касалось Д. Востока. Уцѣлѣвшіе отъ старыхъ временъ агенты, изучившіе мѣстные районы, какъ пять своихъ пальцевъ, представляли временами свои труды и описанія, которые тщательно складывались въ особые портфели и составляли величайшій секретъ; командировывались во Владивостокъ и Хабаровскъ особые агенты для изученія мѣстныхъ условій, иногда даже въ одно и то же мѣсто нѣсколько лицъ, напр. для разработки вопроса „о торговомъ развитіи Владивостокскаго порта и мѣрахъ къ оному“—служба пути командировала своего представителя, а коммерческая своего, причемъ каждый изъ нихъ работалъ отдѣльно и смотрѣлъ на другого какъ на яраго и опаснаго врага и т. д.

Одновременно съ этимъ коммерческая часть возложила на своихъ иногородныхъ агентовъ такія обязанности, которыя давали поводъ думать о самой полной и широкой освѣдомленности ея во всемъ, что только касается торговли и промышленности. Такъ напримѣръ, агенты ея во Владивостокѣ нерѣдко получали *срочныя* телеграммы съ такого рода вопросами:—„срочно сообщите продается ли на базарѣ японскій овесъ и по какой цѣнѣ“ *), или—срочно сообщите: „сколько дней идетъ пароходъ изъ Америки во Владивостокъ“ (агенту самому предоставлялось догадываться—изъ какого порта, въ какое время и т. п. подробности). Любознательность коммерческой части простиралась до такой степени, что агентамъ поручалось наводить частныя справки такого напр. характера—правда ли, что инженерное вѣдомство отдаетъ, замѣтьте не отдало—а отдаетъ подрядъ на поставку извести г. Э. и по такой-то цѣнѣ? Здѣсь кстати указать, что данный коммерсантъ хлопоталъ о пониженіи тарифа на известь и между прочимъ указалъ, что заключая условіе съ инженернымъ вѣдомствомъ на большую поставку, онъ дастъ дорогѣ значительное количество груза. Коммерческая часть настолько долго и тщательно наводило объ этомъ справки, что инженерное вѣдомство не дождалось и передало подрядъ другимъ лицамъ.

Желаніе быть освѣдомленной было въ коммерческой части такъ сильно—что оно выхлопотало у управляющаго дорогой распоряженіе, чтобы начальники станцій ежедневно по телеграфу сообщали въ коммерческую часть свѣдѣнія о цѣнахъ на всѣ зерновыя и питательныя продукты въ районы своихъ станцій. Свѣдѣнія эти потомъ печатались въ мѣстномъ оффиціозѣ—

*) Японія овса вовсѣ не производитъ.

Харбинскомъ Вѣстникѣ, но никѣмъ не читались, потому что не компетентные станціонные служащіе сообщали такія цѣны, которыя имъ Богъ на душу положитъ.

Нужно по справедливости сказать, что и вся остальная освѣдомленность коммерческой части была такого же характера и такъ сказать появлялись только тогда, когда этого требовали обстоятельства. Въ этомъ отношеніи крайне интересна и любопытна хроникерская замѣтка Харбинской газеты „Девятый Валъ“ (№ 27,), которую мы приводимъ текстуально: „г. Славута, замѣщающій начальника коммерческой части, срочно затребовалъ у начальниковъ всѣхъ станцій, агентовъ коммерческой части и ревизоровъ движенія свѣдѣнія: о торговой дѣятельности всѣхъ поселковъ, прилегающихъ къ линіи К. В. дороги, ихъ оборотахъ, о количествѣ имѣющихся предпріятій, объ отрасляхъ промышленности, имѣющихъ мѣсто тамъ. Требованіе мотивировано: „по встрѣтившейся надобности“. Это недурно!. Дорога существуетъ семь лѣтъ, семь лѣтъ собирается распространять русскую промышленность; и только теперь, когда послышалось—„господа! къ намъ ѣдетъ ревизоръ“ (т. е. Шиповъ)—„встрѣтилась надобность“ узнать, какія торговли и предпріятія имѣются въ полосѣ дороги. Коммерческая часть, самая важная служба для мирнаго завоеванія рынковъ—столь же освѣдомлена о раіонѣ своей дѣятельности, какъ... корова о планетѣ Марсъ. Было бы очень интересно, если бы отъ коммерческой части немедленно потребовали всѣ свѣдѣнія о количествѣ торговыхъ предпріятій, объ отрасляхъ промышленности въ Манчжуріи вообще. Какія бы свѣдѣнія дала коммерческая часть“.

Газета конечно притворялась такой наивной, она лучше кого либо была освѣдомлена, что если бы по-

добный запросъ и послѣдовалъ, то въ коммерческой части имѣются для этого спеціальные, какъ ихъ называютъ — „пылепускатели“, которые изготовятъ любой докладъ съ какими угодно свѣдѣніями и такими статистическими данными, провѣрять которыхъ никто не можетъ и не будетъ, особенно въ Петербургскихъ канцеляріяхъ и министерствахъ.

Взять хотя бы достаточно набившее оскомину „развитіе Владивостокскаго порта“ и доклады по сему поводу, принадлежащіе перу означеннаго Гогъ-Магога коммерческой части, доказавшаго съ автентичной и авторитетной ясностью, что средній грузооборотъ порта равняется 30 милліонамъ пудовъ (въ 1906 году—годъ наиболѣе интенсивной дѣятельности—импортъ былъ около 17000000 пуд. и экспортъ въ $3^1\backslash_2$ милліона), а потому соотвѣтственно этой цифрѣ грузооборота требуются и соотвѣтственныя денежныя средства для упомянутаго „развитія“. Таковой рисуется дѣятельность коммерческой части въ глазахъ лицъ, не принадлежащихъ къ хотя и сусальной, но все же звѣздной палатѣ харбинскихъ торговцевъ и желѣзнодорожныхъ присныхъ, а въ глазахъ всѣхъ вдумчивыхъ и трезво смотрящихъ на положеніе вещей среднихъ русскихъ людей, интересы которыхъ несомнѣнно превалируютъ надъ интересами первыхъ, уже потому, что именно эти рядовые русскіе люди дѣлаютъ культуру и работаютъ для русскаго дѣла.

Чтобы вполнѣ закончить очеркъ работоспособности коммерческой части—слѣдуетъ указать, что симпатіи ея къ сомнительнымъ дѣльцамъ особенно наглядно сказались при отдачѣ большихъ морскихъ выгрузочныхъ (стиведорныхъ) работъ во Владивостокѣ. Сначала они были отданы подрядчику не имѣвшему кредита и довѣрія—въ результатѣ—злоупотребленія и значитель-

ныя недостачи, затѣмъ «хозяйственнымъ» способомъ отдали *своему* человѣку—отставному драгунскому офицеру, въ результатѣ опять таки злоупотребленія и крупныя недостачи, теперь ихъ отдали солидной фирмѣ, но передъ этимъ о способѣ производства торговъ по Харбину передавали любопытныя и пикантныя подробности.

Много заставило о себѣ говорить и изданіе Ком. частью справочной книжки г. Харбина. За предполагаемыя въ ней къ помѣщенію объявленія, коммерческая часть взыскала три года тому назадъ съ коммерсантовъ и др. лицъ сумму около 5 тыс. рублей, книжка въ свѣтъ не вышла, и не выйдетъ, а деньги не возвращались. Очень своеобразна была дѣятельность коммиссіоно-книжнаго склада, существовавшаго при Ком. части. Выписывая книги на коммиссію отъ разныхъ издателей и продавая ихъ служащимъ, складъ деньги вносилъ въ кассу дороги, которая выплачивала ихъ издателямъ тогда, когда ей это было удобно. Въ концѣ концовъ дѣло такъ запуталось, что складъ лопнулъ, а торговцы довѣрявшія свои изданія—понесли большой убытокъ. Интересно было то, что завѣдующій книжнымъ складомъ имѣлъ въ то же время собственный книжный магазинъ и «почта» удивительно часто путала: книги выписанныя въ складъ все время случайно попадали въ магазинъ.

Если я остановился такъ долго на этой сторонѣ дѣятельности дороги, то только оттого, что жизнь на Д. Востокѣ въ настоящее время такъ связана съ желѣзной дорогой, что населеніе почти мирится съ фактомъ, что не дорога для него, а оно для дороги, а потому и естественно болѣе всего освѣтить коммерческую политику дороги и ея отношеніе къ населенію. Да кромѣ того этотъ отдѣлъ управленія дороги служитъ

наиболѣе рѣзкимъ образчикомъ того самоуправства, того игнорированія интересовъ русскаго населенія, которое также процвѣтаетъ и въ другихъ службахъ дороги, къ которымъ я сейчасъ и перейду.

III.

Говоря о спеціальныхъ службахъ Китайской дороги: матеріальной, тяги и пути, я не буду касаться ихъ дѣятельности и значенія со стороны техники, а постараюсь дать картину только общаго положенія, какой она рисуется незаинтересованнымъ стороннимъ наблюдателямъ

О томъ, что представляла изъ себя матеріальная служба, въ періодъ до 1906 г., хорошо обрисовываютъ слова, сказанныя одной достаточно высокой особой: „да, тамъ трудно было работать, если NN (одинъ изъ вершителей судебъ этой службы дороги) д о л ж е н ъ б ы л ъ прожить болѣе 200 тысячъ рублей въ одинъ годъ, да еще въ Харбинѣ“, впрочемъ задумчиво прибавила особа — „ему можно, онъ говорятъ въ Монте-Карло счастливо игралъ“...

Но не нужно было въ тѣ времена играть „счастливо въ Монте-Карло“, достаточно было имѣть руку въ матеріальной службѣ, получить два—три подряда—и бывшій полуграмотный десятникъ или еврей — коммисіонеръ—превращались въ коммерціи совѣтниковъ, лѣсныхъ королей и т. п., воздвигали роскошныя палацо съ зимними садами, картинными галлереями, или увлеченные какой нибудь шантанной или опереточной звѣздочкой превращались въ антрепренеровъ, перестраивая и отдѣлывая съ безумной расточительностью старые деревянные балаганы въ художественные стилизованные театры. Объ этомъ періодѣ, когда окружен-

ные сонмомъ прихлебателей, дѣятели матеріальной службы дороги являлись въ какой нибудь убогій Харбинскій шантанъ съ его перезрѣлыми, раскрашенными и потрепанными гуріями, и одинъ лишь ихъ приходъ заставлялъ кавказскихъ содержателей эдема, только что вернувшихся съ Сахалина, принимать всевозможныя мѣры для удаленія изъ „заведенія“ посторонней публики, т. к. тузы любили „посидѣть вечерокъ“ только въ своей компаніи и рѣдко-рѣдко когда счетъ за такой „вечерокъ“ не достигалъ 3—5 тысячъ рублей — объ этомъ періодѣ, еще недалекомъ и свѣжемъ, я не буду распространяться, ограничусь только настоящимъ.

Матеріальная служба управленія дороги вѣдаетъ главнымъ образомъ заготовкой топлива и строительныхъ матеріаловъ: лѣса, камня, кирпича, извести. Что-же касается до остальныхъ матеріаловъ, потребныхъ вообще дороги въ ея обширномъ хозяйствѣ, особенно такой дороги какъ Китайская, оборудовавшая городъ и поселки, то большая часть этихъ матеріаловъ, машинъ и инструментовъ заготовлялись и доставлялись на мѣсто распоряженіемъ правленія.

Отъ такого порядка получился результатъ, какъ это теперь вполнѣ ясно доказано, что даже во время войны, при неблагопріятныхъ условіяхъ на мѣстѣ, въ Маньчжуріи, матеріалы заготовленные правленіемъ обошлись дорогѣ значительно дороже тѣхъ же матеріаловъ, разъ заказы на нихъ случайно давались управленіемъ на мѣстѣ; выгода эта была конечно относительная, только по сравненію съ правленскими заготовками, такъ какъ сами по себѣ заказы управленія дороги дѣлались по неимовѣрно вздутымъ цѣнамъ, и не будь на дорогѣ фаворитизма и найдись какая нибудь узда на заинтересованность г.г. агентовъ—дорога не переплачивала бы даромъ громадныхъ суммъ.

Если появлялась надобность въ пріобрѣтеніи того или другого матеріала, и правленіе брало это дѣло въ свои руки—то операція начиналась съ того, что на мѣсто производства командировывались различные чины правленія, которые въ своемъ кабинетѣ изучали вопросъ, представляли свои соображенія, составляли смѣты, словомъ продѣлывали всѣ канцелярскія манипуляціи, забывая совершенно навести справки въ Харбинѣ съ его величайшими и богатѣйшими складами. О томъ, что получалось изъ подобнаго рода заказовъ мною уже былъ разсказанъ одинъ изъ безчисленныхъ фактовъ, а потому я и не буду на этомъ останавливаться, что же касается до управленскихъ заказовъ—то типичнымъ образцомъ ихъ можетъ послужить—хотя бы исторія съ кирпичнымъ заводомъ и поставкой кирпича.

Отъ временъ еще постройки уцѣлѣлъ около Харбина кирпичный заводъ, не имѣя возможности его эксплоатировать самой, дорога отдала заводъ въ аренду нѣкоему г. Климовичу, который сію же минуту пригласилъ въ свои компаніоны инженера Бенуа, близкаго родственника по женѣ одного изъ главныхъ вершителей судебъ дороги. Тогда управленіе дороги заключаетъ съ компаніонами договоръ, по которому они не платя за заводъ никакой аренды, обязывались работать дорогѣ кирпичъ по цѣнѣ 14 р., а дорога въ свою очередь обязалась, чтобы всѣ подрядчики работающіе для нея, брали кирпичъ только у Климовича и К°. Однако—договоръ, довольно глухо составленный, не предусматривалъ того, что компаніоны были фактически обязаны поставлять какое либо опредѣленное количество кирпича, и этимъ обстоятельствомъ и воспользовались въ то время, когда цѣна на кирпичъ стояла 25 руб. Подрядчикъ, обращаясь на заводъ компаніоновъ съ требованіемъ кирпича получалъ отказъ за „неимѣніемъ“

его, дорога этимъ удовлетворялась, т. к. договоръ формально былъ соблюдаемъ: одинъ обратился, другой сказалъ, что въ данную минуту нѣтъ. Это „неимѣніе“ было однако хроническое, т. к. весь кирпичъ вырабатывавшійся на заводѣ, оборудованномъ дорогой и средствами дороги—продавался по рыночной высокой цѣнѣ на сторону, а дорога для своихъ работъ пріобрѣтала кирпичь тоже на сторонѣ, платя конечно не 14 р. а существовавшую въ то время на рынкѣ.

Въ такомъ почти родѣ были и остальные договоры Управленія дороги на различныя поставки и подряды, носившіе иногда прямо-таки благотворительный характеръ. Въ послѣднемъ отношеніи особенно любопытны поставки на типографскія работы. Начать съ того, что договоръ на нѣкоторые изъ нихъ проводился и заключался не матеріальной даже службой, а коммерческой, никакого, казалось бы, касательства къ этому не имѣвшей.

Такъ напримѣръ было дѣло съ типографіей бывшей Уссурійской жел. дор., перешедшей со всѣмъ имуществомъ послѣдней къ Китайской. Пользуясь пребываніемъ управляющаго дорогой во Владивостокѣ, одинъ изъ высшихъ руководителей коммерческой части уговорилъ генерала отдать типографію частнымъ образомъ, безъ торговъ и формальностей въ безденежную аренду никому другому какъ ... собственному агенту состоявшему на службѣ въ коммерческой части г. Березовскому, на условіяхъ что тотъ будетъ издавать какую-то Торговую газету, протежирующую интересы дороги. Моментально былъ заключенъ договоръ, если можно таковымъ назвать бумажку съ написанными на пишущей машинкѣ условіями передачи типографіи, съ помарками, вставками сдѣланными чернилами, подписанную управляющимъ и никѣмъ не засвидѣтельствованную, никуда

не занесенную и не зарегистрированную. Однако по этой бумажкѣ, никакого, конечно, юридическаго значенія, не имѣющей, арендаторъ вступилъ во владѣніе имуществомъ дороги, стоющимъ не менѣе какъ около 40,000 рублей, получивъ еще при этомъ довольно крупный денежный авансъ подъ обязательство исполнять для дороги типографскія заказы.

Но колесо фортуны перемѣнчиво, не прошло и полгода, какъ благоволеніе заправилъ дороги къ г. Березовскому смѣнилось по какимъ то невѣдомымъ причинамъ рѣзкимъ нерасположеніемъ. И здѣсь произошелъ казусъ — работая какъ агентъ коммерческой части— г. Березовскій вдругъ не сталъ получать жалованья, такъ какъ контроль не пропускалъ такового, ввиду того, что онъ одновременно и контрагентъ дороги, съ другой стороны, работая какъ поставщикъ типографскихъ заказовъ—онъ не могъ добиться уплаты по счетамъ, такъ какъ контроль не пропускалъ таковыхъ, ввиду того, что онъ одновременно и агентъ дороги. Исторія эта тянулась съ различными варіаціями, напоминавшими игру кошки съ мышью, около года и кончилась тѣмъ, что г. Березовскій изъ обезпеченнаго службой, имѣвшаго нѣкоторыя сбереженія человѣка, потерялъ все и остался безъ всякихъ средствъ къ существованію, такъ какъ типографія отошла обратно къ дорогѣ задолго до истеченія срока договора.

Нѣсколько въ другомъ родѣ, но также любопытна исторія съ предоставленіемъ большихъ типографскихъ заказовъ г. Артемьеву, владѣльцу газеты „Новый Край“ (теперь не существуетъ). Прежде всего нужно указать, что желѣзная дорога является владѣтельницей превосходнѣйшей и громадной типографіи, оборудованной по послѣднему слову типографскаго искусства и техники, и вотъ несмотря на наличіе этой типографіи,

управленіе дороги заключаетъ съ г. Артемьевымъ договоръ на изготовленіе послѣднимъ типографскихъ заказовъ на очень крупную сумму, по цѣнѣ на 5% выше расцѣнки типографіи дороги, расцѣнки само по себѣ очень высокой, объясняя это заключеніе договора тѣмъ, что желѣзнодорожная типографія не въ состояніи справиться со всѣми ея заказами, иногда очень срочными. Конечно объясненіе правдоподобное, но также вѣрно и то, что въ Харбинѣ ни для кого не является секретомъ, что заваленная и не успѣвающая печатать заказы для дороги, желѣзнодорожная типографія въ массѣ изготовляетъ и работаетъ заказы частные; ни для кого не было также тайной и то, что при заключеніи съ г. Артемьевымъ договора онъ получилъ 24 тысячи рублей аванса, а передъ этимъ усиленно хлопоталъ передъ дорогой о субсидированіи его газеты.

Особенный интересъ представляютъ собою контракты и договоры на лѣсныя поставки, но ввиду нѣкоторой ненормальности управленія—они относятся собственно къ дѣятельности отдѣла по сношенію съ Китайскими властями, а потому о нихъ будетъ рѣчь ниже.

Умѣстно только отмѣтить, что въ обществѣ и прессѣ очень много жалобъ и разговоровъ вызывается условіями пріемки службой лѣсныхъ заготовокъ. Для этой цѣли служба располагаетъ особыми ревизорами, о степени подготовленности коихъ къ занятію этой должности и пониманія дѣла—можно судить по тому, что одинъ изъ нихъ, носящій громкую баронскую фамилію, едва говоритъ по-русски, можетъ-ли онъ изложить на русскомъ языкѣ свои мысли, хотя бы въ формѣ незатѣйливаго рапорта, является подъ большимъ сомнѣніемъ, но за то онъ—родственникъ одного изъ воротилъ дороги; не лучше былъ и другой (теперь оставленный за штатомъ), хотя и русскій по происхожденію, въ далекой

молодости гвардейскій офицеръ, потомъ коммерческій агентъ дороги, отставленный за неспособность, засимъ помощникъ полицмейстера, и т. д. словомъ человѣкъ не умѣющій отличить березы отъ дуба—являлся полноластвнымъ хозяиномъ пріемки.

Впрочемъ, г. г. подрядчики находили и находятъ, что именно такіе-то ревизоры и пріемщики лучше всѣхъ другихъ, а потому относились къ нимъ съ трогательной дружбой и вниманіемъ, доходившими до такой даже изумительной нѣжности, что каждый отъѣздъ и пріѣздъ ихъ на мѣста и съ мѣста ревизій обязательно сопровождался и встрѣчался звономъ бокаловъ шампанскаго и веселымъ дружескимъ ужиномъ.

Переходя къ обрисовкѣ дефектовъ въ хозяйничествѣ матеріальной службы, то надо замѣтить, что таковые сводятся главнымъ образомъ къ тому, что давая свои заказы служба никакъ не можетъ выбиться изъ заколдованнаго кружка немногихъ лицъ, облюбованныхъ ею въ качествѣ подрядчиковъ и поставщиковъ. Далѣе, крайне неблагопріятно отзывается и то, что со времени существованія дороги по настоящій день ни разу не сдѣланъ былъ учетъ главнаго склада матеріаловъ въ Харбинѣ, черезъ который прошли многомилліонныя цѣнности.

Складъ этотъ оцѣнивается въ настоящее время минимально въ 8 милліоновъ рублей; что именно въ немъ имѣется никто въ точности не знаетъ, иногда случайно обнаруживаются матеріалы, о существованіи которыхъ никто даже и не предполагалъ, такъ напримѣръ при одномъ изъ послѣднихъ пожаровъ было установлено, что въ складѣ хранилось нѣсколько сотъ тысячъ петардъ. Никакихъ описей, каталоговъ, реестровъ склада не имѣется, если требуется какое либо свѣдѣніе—то дать его можетъ только одинъ завѣду-

ющій складомъ, это и повело къ тому, что онъ является несмѣняемымъ, несмотря на много данныхъ отрицательно характеризующихъ его дѣятельность. Начать съ того, что не смотря на большое количество легко воспламеняющихся матеріаловъ—завѣдующій складомъ не принимаетъ достаточныхъ мѣръ противъ пожаровъ, которыя удивительно часто тамъ вспыхиваютъ, уничтожая на очень значительныя суммы лѣсные матеріалы, сталь въ инструментахъ, краски, мѣдь, бумагу и т. д. Засимъ слѣдуетъ указать, что, обремененный дѣлами, завѣдующій не можетъ строго слѣдить за происходящимъ, особенно въ дѣлѣ освидѣтельствованія матеріаловъ пришедшихъ въ негодность, въ результатѣ на часто происходящихъ аукціонахъ дефектнаго имущества за безцѣнокъ продаются совершенно новые матеріалы и вещи,

Можно указать и на то, что въ матеріальной службѣ также процвѣтаетъ кумовство и фаворитизмъ—какъ и въ другихъ службахъ. Это вообще больное мѣсто Китайской дороги. Начальникомъ службы въ настоящее время инженеръ путей сообщенія, дѣятельность котораго до занимаемаго имъ теперь поста, всецѣло протекала по службѣ пути.

Принципъ достиженія экономіи, выражающійся на Китайской дорогѣ въ довольно своеобразной формѣ—увольненіе десятковъ мелкихъ служащихъ—получилъ свое наибольшее развитіе именно въ матеріальной службѣ, уволившей за короткое время около половины наличнаго состава вахтеровъ, сторожей и т. д. Это повело къ массовымъ и очень крупнымъ кражамъ, т. к. дѣйствительно оставшійся штатъ охраны не можетъ успѣшно бороться съ злоумышленниками.

Коснулась экономія и общаго принципа дѣятельности службы—ввидѣ значительнаго сокращенія, за по-

слѣднее время—даже прекращенія, заготовокъ топлива, мѣра по указанію компетентныхъ лицъ нѣсколько опасная, т. к. дорога въ одинъ не прекрасный день можетъ легко остаться совершенно безъ топлива, прецедентъ чему уже былъ во время войны.

Ради экономіи—лѣсопилка дорога передана въ аренду частному лицу, но распиловка лѣса, обходившаяся ранѣе очень дешево—отъ этой перемены не выиграла.

Умѣстно отмѣтить, что матеріальная служба больше чѣмъ широко пользуется правомъ служебныхъ перевозокъ въ прямой ущербъ эксплоатаціонной доходности дороги.

Въ § 317 инструкціи по производству коммерческихъ операцій точно указано, что адресатомъ служебныхъ грузовъ долженъ быть обязательно данная служба или участокъ, депо, производитель работъ и т. д., но отнюдь не частныя лица, какой нибудь Ивановъ, Петровъ и т. п. Между тѣмъ, какъ свидѣтельствуетъ въ своихъ безчисленныхъ рапортахъ ревизоръ станціоннаго счетоводства (одинъ изъ нихъ — 5/VI 1906 г. № 574—я цитирую): „Матеріальная служба выдаетъ платежныя росписки не только сотнями, но тысячами на имя рядчиковъ, подрядчиковъ и проч., указывая въ нихъ адресатамъ частныхъ лицъ Иванова, Петрова и т. п. и на перевозку не точно указаннаго поименованія груза, а просто—*разнаго груза*“.

Къ чему приводятъ подобныя перевозки я укажу подробно, когда буду ниже говорить о результатахъ эксплоатаціи Китайской в. ж. д.

Каждый кто жилъ по окончаніи войны въ Харбинѣ помнитъ, что истекшіе два года ознаменовались хроническими пожарами, сезонъ ихъ, если такъ можно выразиться, открылъ главный складъ краснаго креста, кажется, 14 ноября. Горѣли управленія всѣхъ службъ,

кромѣ движенія и телеграфа (составленіе отчетовъ за время войны отъ этихъ службъ не требовалось). Сгорѣла матеріальная служба, служба тяги, военный отдѣлъ, бухгалтерія, коммерческая часть и нигдѣ не было виновныхъ въ поджогѣ, пожаръ объяснялся неосторожнымъ обращеніемъ съ лампами... Харбинскій корреспондентъ гезеты „Сибирь“ (№ 154) въ отчаяніи восклицаетъ: У насъ горитъ все: дрова, города, конторы, запасы угля и документы; особенно самовозгораются, склады и магазины матеріальной части, не загорается только румянецъ стыда на начальническихъ ланитахъ...

Подсчитать стоимость сгорѣвшаго имущества къ сожалѣнію не возможно, но о колоссальности этихъ суммъ можно судить уже по одному тому, что возобновленіе всѣхъ сгорѣвшихъ зданій и возобновленіе документовъ выразилось въ семизначныхъ цифрахъ.

IV.

Чтобы закончить очеркъ условій эксплоатаціи дороги слѣдуетъ упомянуть о службахъ тяги и пути. Оцѣнка условій, въ которыхъ работаютъ эти службы доступна опять таки спеціалистамъ, почему я касаться ихъ не буду, ограничась изложеніемъ тѣхъ результатовъ ихъ дѣятельности, которые очевидны для всѣхъ.

Состояніе подвижного состава и тяги не говоритъ въ пользу службы; не смотря на чрезвычайно богатый у дороги подвижной составъ, на большую ея задолженность въ этомъ отношеніи передъ другими дорогами, Китайская вост. ж. д. всегда нуждается какъ въ товарныхъ вагонахъ, такъ и въ пассажирскихъ, равно

и паровозахъ. Зависитъ это отъ малоуспѣшности ремонтныхъ работъ. Всѣ запасные пути въ Харбинѣ и Никольскъ-Уссурійскомъ, гдѣ находятся главныя мастерскія, сплошь забиты вагонами, платформами и паровозами, дожидающимися ремонта.

Въ мартѣ 1907 г. на запасныхъ путяхъ станціи Харбинъ скопилось около 2000 порожнихъ вагоновъ, ожидавшихъ ремонта, то же самое происходитъ и въ настоящее время. Газета Харбинъ по этому поводу пишетъ: заявка на вагоны достигаетъ довольно значительныхъ размѣровъ, 100—150 вагоновъ въ сутки, предоставляется же въ каждые сутки 30—40 вагоновъ, а на остальную разницу приходится ждать установленной очереди и вагоны добываются съ бою.

Недостатокъ въ вагонахъ для отправокъ объясняется, обыкновенно, лаконическимъ отрицаніемъ, ибо согласно установившимся порядкамъ, частнымъ лицамъ правды говорить или же вдаваться съ ними въ критическій разборъ какихъ бы то ни было распоряженій великихъ міра сего, не разрѣшается. Но тонкому наблюдателю достаточно только взглянуть на запасные пути ст. Харбинъ Новый, и взгляду представятся почти необозримыя ленты вагоновъ, мирно ютящихся тамъ по цѣлымъ годамъ и всякій служащій, близко стоящій къ станціонному дѣлу, наивно удовлетворяетъ любопытство:

— „Вагоны ждутъ ремонта“.

И въ этомъ ожиданіи проходятъ не только мѣсяца, но и года. Объясненіе этому явленію—нѣтъ денегъ!

Конечно, на недостаточность состава вліяетъ также слишкомъ широкая раздача вагоновъ подъ служебные, а также злоупотребленіе спеціальными и служебными поѣздами и маневровой работой паровозовъ по станціямъ. Какъ я уже достаточно подробно указалъ ранѣе, на Китайской дорогѣ нѣтъ агента нѣсколько выше

средняго ранга, который если бы куда либо ѣхалъ по дорогѣ, то не иначе какъ въ служебномъ вагонѣ, такъ же какъ нѣтъ агентовъ высшаго ранга, которымъ при ихъ поѣздкахъ не назначались бы спеціальные поѣзда.

Если же въ Харбинѣ пребывалъ кто либо изъ высшихъ сановниковъ дороги т. е. членъ правленія и т. п., то не смотря на то, что сановникъ жилъ бы гдѣ нибудь въ городѣ, все же на станціонныхъ тупикахъ можно было видѣть его спеціальный поѣздъ въ полной готовности къ отправленію въ любой моментъ, для чего назначался особый паровозъ который находился все время подъ парами. Впрочемъ—что говорить о живыхъ начальствующихъ лицахъ, если даже мертвыхъ и тѣхъ везли въ экстренныхъ поѣздахъ. Такъ было напр. съ тѣломъ скончавшагося во Владивостокѣ нач. сл. тяги инженеромъ Кричевскимъ, для гроба котораго былъ назначенъ особый срочный поѣздъ, получившій преимущество передъ всѣми пассажирскими и почтовыми.

Излюбленнымъ дѣтищемъ сл. тяги являются скорые (экспрессы) поѣзда, по чистотѣ своей и благоустройству заслуживающіе справедливой похвалы, что же касается до обыкновенныхъ поѣздовъ — то приходится отмѣтить крайне грязное, антисанитарное состояніе не только товарныхъ, но и пассажирскихъ вагоновъ.

Богато, какъ ни на одной дорогѣ, оборудованныя главныя мастерскія службы, если дѣло было бы правильно поставлено, могли бы чуть ли не строить новыя вагоны и паровозы, въ настоящемъ же своемъ положеніи онѣ служатъ разсадникомъ массовыхъ мелкихъ кражъ. Расхищается открыто на глазахъ у всѣхъ все, что только возможно, что имѣетъ какую нибудь цѣнность. Хищенія эти приняли въ 1907 г. такой грандіозный характеръ, что Владивостокская пресса отмѣтила напри-

мѣръ такіе факты, какъ открытую продажу въ Японію всей мѣдяшки чуть ли не съ десятка паровозовъ. Объ этомъ знали всѣ, говорилъ весь городъ, вся желѣзная дорога—ничего не видѣли и не слышали только одни господа инженеры, стоявшіе во главѣ этой службы.

На равнѣ съ коммерческой службой, тяга Китайской В. ж. д. была польскимъ засильемъ и русскій элементъ отсюда вытравливался.

Но эти крупныя дефекты и неурядицы, мелкія и большія злоупотребленія службы кажутся блѣдными „Китайскими тѣнями“ передъ той пышной и красочной фантасмагоріей, которая развертывается предъ очами изумленнаго зрителя въ службѣ пути, любимцы и enfant terrible Китайской дороги. Во главѣ ея еще недавно стоялъ „самъ“ племянникъ всемогущаго Министра Путей Сообщенія Князь Хилковъ, занимающій въ настоящее время мѣсто помощника и замѣстителя управляющаго дорогой.

Уйдя на болѣе высокій постъ, гдѣ онъ имѣлъ право вязать и рѣшать, князь не разорвалъ своей тѣсной связи со службой, такъ сказать вскормившей и вспоившей его, и до сихъ поръ служба пути находится подъ его непосредственной личной эгидой, являясь во многихъ случаяхъ въ привиллегированномъ положеніи передъ всѣми другими отдѣлами управленія дороги.

Серьезнѣйшій дефектъ въ ея работѣ заключается въ томъ, что все вниманіе ея бывшихъ и настоящихъ руководителей сосредоточено на г. Харбинѣ, а не на удовлетворительномъ состояніи линіи, слѣдствіемъ чего въ послѣднее время участились значительныя крушенія, особенно на восточномъ участкѣ дороги, требующемъ къ себѣ особеннаго вниманія, какъ богатаго искусственными сооруженіями и особенностями профиля.

Слабымъ представленіемъ того, что дѣлалось въ этомъ отношеніи можетъ служить „шпальное дѣло“.

За послѣдніе два года, когда за безденежьемъ, кредиты службы пути были урѣзаны правленіемъ дороги, а между тѣмъ въ Харбинѣ предстояло закончить значительное количество дворцовъ, о которыхъ рѣчь будетъ ниже, то значительная часть кредитовъ, предназначенныхъ на ремонтъ линіи, только разносилась службой пути по соотвѣтствующимъ графамъ, расходуясь въ дѣйствительности на другіе надобности. Придерживаясь этой системы, кн. Хилковъ далъ распоряженіе, чтобы дороги отпускали дорожнымъ мастерамъ на установку шпалъ по 8 коп. за штуку, т. е. столько, сколько отпускается въ Россіи, забывая, что условія Европейской Россіи въ Манчжуріи не подходящи. По самому низкому подсчету, укладка шпалъ въ Манчжуріи обходится не менѣе 165 руб. верста, т. е. выше смѣты на 45 руб., а между тѣмъ, всѣмъ дорожнымъ мастерамъ объявлено, что перерасходъ по смѣтѣ оплачиваться не будетъ. Нѣкоторые смѣльчаки пытались было объяснить начальству, что правильная, безопасная укладка шпалъ невозможна при отпускѣ 120 руб. на версту, но толку изъ этого вышло мало: въ большинствѣ случаевъ ж.-д. начальство отговаривалось неимѣніемъ кредитовъ, а иногда отвѣты были и серьезнѣе. Такъ одинъ изъ начальниковъ отдѣленій на докладъ инж. Н. отвѣтилъ; „Если вы не желаете работать за эту цѣну, то мы найдемъ другихъ работниковъ“. Естественно, что подобные отвѣты отбивали всякую охоту къ докладамъ. Положеніе ухудшалось еще тѣмъ, что дорога крайне неаккуратно отпускала деньги для расчета съ рабочими; въ Цицикарѣ, напр., въ декабрѣ 1907 г. не было уплачено еще за февраль; рабочіе же китайцы мало-по-малу теряли довѣріе, а въ силу этого неохотно шли на

работы, что, конечно, отзывалось на цѣнѣ рабочихъ рукъ.

Какъ-же выходили изъ этого положенія дорожные мастера? Вотъ письмо одного изъ старшихъ мастеровъ, дающее опредѣленный отвѣтъ на этотъ вопросъ. „Чтобы удовлетворить наше высшее начальство, сидящее въ Харбинѣ,—пишетъ онъ,—мы въ документахъ выводили расходъ по укладкѣ шпалъ въ 120 руб., а не въ 165—175 руб., а недостающую разницу пополняли за счетъ другихъ верстъ, оставляя ихъ совсѣмъ безъ ремонта".

Даже на такихъ важныхъ участкахъ съ сильно развитымъ пассажирскимъ движеніемъ, какъ напр. Владивостокъ—Никольскъ-Уссурійскъ еще въ февралѣ текущаго года смѣна шпалъ не была произведена, несмотря на то, что мѣстная печать настойчиво указывала, что шпалы на этомъ участкѣ настолько гнилыя, что рельсы лежатъ на клавишахъ изъ трухи.

„Шпальный" вопросъ,—это одна изъ самыхъ злокачественныхъ язвъ на худосочномъ тѣлѣ К.-В. ж. дор. Постоянно приходится слышать о томъ, что на такомъ-то участкѣ шпалы совершенно сгнили, а начальство и не думаетъ замѣнять ихъ новыми, — дѣло зашло такъ далеко, что въ нѣкоторыхъ крушеніяхъ пришлось даже оставить въ покоѣ „стрѣлочника" и объявить истинную причину „несчастья", — истлѣвшія негодныя шпалы. Подобное положеніе, конечно, „объясняется" недобросовѣстнымъ отношеніемъ къ дѣлу агентовъ дороги, чему яркимъ доказательствомъ служитъ приказъ управл. дорогой, отъ 10 августа 1907 г. за № 455, въ которомъ объявленъ выговоръ цѣлому ряду агентовъ за „невнимательное" производство пріемки шпалъ отъ подрядчика Черкасова. „Невнимательность" этихъ господъ выразилась въ томъ, что большая часть принятыхъ шпалъ оказалась совершенно негодными, что было замѣчено

при пріемкѣ ихъ въ Уссурійскомъ отдѣленіи. Такое деликатное слово, какъ „невнимательность“ мало подходитъ къ данному случаю, а платоническій „выговоръ“ управляющаго—конечно была слишкомъ слабая оцѣнка трудовъ „почтенной комиссіи“.

И вотъ въ подобныхъ-то „невнимательныхъ“ пріемкахъ лежитъ главная причина „шпальнаго“ неустройства на К.-В. жел. дор. и устранить его можно только болѣе надежнымъ подборомъ пріемочныхъ комиссій, а также рѣшительными, карающими мѣрами по отношенію лицъ, замѣченныхъ въ „невнимательности“. Платоническими-же приказами здѣсь не поможешь.

Безъ особаго опасенія впасть въ погрѣшность можно сказать, что 1/3 всего пути К.-В. ж. д. ремонтировалась только на бумагѣ, и нечего удивляться, что хроника желѣзнодорожныхъ крушеній по этой дорогѣ за послѣднее время чрезвычайно богата.

Страшное по количеству жертвъ крушеніе въ 1907 году на ст. Турчихэ, если не имѣло никакихъ послѣдствій, то только потому, что произошло гдѣ то въ Маньчжуріи; случись, что нибудь, подобное въ Россіи—оно несомнѣнно вызвало бы тщательное, вѣроятно судебное разслѣдованіе дѣйствительной подкладки и первопричины ужасной катастрофы.

Если взять смѣту Китайской дороги—то въ графѣ—надзоръ за путемъ и искусственными сооруженіями, содержаніе и ремонтъ ихъ—найдемъ, что расходъ вызываемый этой статьей въ 1907 г. былъ 2.131.228 р. или 1.318 р. 15 к. на одну версту. Деньги настолько не маленькія, что содержаніе пути въ полной исправности вполнѣ было бы возможно, если бы они не поглощались почти цѣликомъ на украшеніе и ремонтъ значительнаго количества дворцовъ, предназначенныхъ подъ квартиры начальниковъ службъ и лицъ равныхъ имъ ранговъ.

Каждый, кто пріѣзжаетъ первый разъ въ Харбинъ невольно обращаетъ вниманіе: среди вытянутыхъ въ правильныя линіи одноэтажныхъ, небольшихъ кирпичныхъ домиковъ, уныло казарменнаго типа, которыхъ не скрашиваетъ черепичныя крыши съ коньками въ китайскомъ вкусѣ, — тамъ и сямъ разбросаны отдѣльные громадные дома, самыхъ разнообразныхъ типовъ и архитектуры. Передъ глазами изумленнаго пріѣзжаго встаютъ дворцы въ мавританскомъ, реннесансъ, модернъ и другихъ всевозможныхъ стиляхъ, съ громадными, иногда въ нѣсколько саженей длины и высоты, стѣнами изъ зеркальнаго стекла, предназначенныя для терассъ и зимнихъ садовъ.

Изящной и стильной постройки службы и ограды, окружающіе эти фудутунскіе, какъ ихъ называютъ въ Харбинѣ, дома довершаютъ сходство съ дворцами и палаццо.

О роскоши внутренней отдѣлки и говорить нечего. Стоило генералу Гродекову выѣхать изъ дома Намѣстника, отдѣланнаго для послѣдняго заново съ большими затратами, какъ туда пожелалъ переселиться отставной генералъ Громбческій, занимающій постъ завѣдующаго гражданской частью дороги; ввиду этого домъ только что отдѣланный—ремонтировали по вкусу генерала, затративъ около 12 тысячъ рублей, хотя незадолго передъ этимъ для того же Громбчевскаго отдѣлали домъ по Таможенной улицѣ, что обошлось около 6 тыс. рублей.

Но ген. Громблевскій не былъ исключеніемъ—каждое начальствующее лицо занимая новую квартиру прежде всего требуетъ передѣлки и ремонта ея по своему вкусу, не стѣсняясь ни расходами, ни техническими затрудненіями, соображаясь только съ удобствами, желаніями и прихотями не только своими соб-

свенными, но и своей супруги и семьи. Такъ напримѣръ, когда бывшій начальникъ службы эксплоатаціи, теперь членъ правленія Г. Іосса переѣзжалъ въ новый домъ, то по желанію его жены, занимавшейся молочнымъ хозяйствомъ—были выстроены и оборудованы особые коровники, погреба и всѣ тому подобныя постройки нужныя для молочной фермы, вплоть до такой мелочи, какъ подойники. Все это конечно было строго выдержано въ извѣстномъ стилѣ и стоило безумно дорого.

Если я и упомянулъ о данномъ случаѣ съ подойниками г-жи Іосса, то отнюдь не въ укоръ почтенному члену правленія дороги, онъ былъ не первымъ и не послѣднимъ Юпитеромъ ея, ради вкусовъ и прихотей котораго расходовались тысячи и десятки тысячъ рублей. Чѣмъ напримѣръ лучше пресловутыхъ подойниковъ, роскошная отдѣлка особаго дома для пріѣзжающихъ изъ Петербурга членовъ правленія г.г. Иванова и Жадвойна, со спеціально выписанной для этой цѣли изъ Петербурга мебелью, въ то время, когда въ распоряженіи ихъ находился и находится все время особый спеціальный поѣздъ, составленный изъ богатыхъ вагонъ-салоновъ, столовой и т. п. Лучше развѣ и то, что въ 1906 г. только для того, чтобы снабдить домъ нач. тяги инж. Кричевскаго электричествомъ—проложили особую воздушную линію отъ главныхъ мастерскихъ до его дома на Садовой ул. на протяженіи 6 съ лишнимъ верстъ.

Но вѣдь это все олимпійцы дороги, однако боги и меньшаго ранга проявляли такую же изобрѣтательность и изысканность вкуса. Рекордъ въ этомъ отношеніи былъ побитъ начальникомъ западнаго участка службы движенія г. Юркевичемъ, потребовавшимъ, чтобы всѣ комнаты въ его квартирѣ на ст. Хайларъ

были раскрашены и росписаны по особымъ рисункамъ, а ватеръ-клозеты неукоснительно должны были быть выкрашены въ „цвѣтъ увядающей травы“.

О начальникахъ участковъ службы пути—и говорить не приходится, рѣдкій изъ нихъ не выстроилъ себѣ богатѣйшія квартиры съ зимними садами и оранжереями, отапливающимися и содержавшимися конечно все на счетъ ремонта пути. Впрочемъ о такомъ пустякѣ и говорить не стоитъ, если напримѣръ въ 1905 г. въ самый разгаръ войны, когда трудно было перевозить въ Харбинъ лѣсные матеріалы для военныхъ надобностей и даже дрова для отопленія желѣзнодорожныхъ зданій и дорогѣ грозила опасность остаться безъ топлива, въ Харбинъ везли лѣсъ для отдѣлки фудутунскихъ домовъ паркетами, замысловатыми въ китайскомъ стилѣ верандами, рѣзьбой и т. п., везли вагонами не только лѣсъ, но и землю, для разбивки садовъ, т. к. Харбинская почва оказалась не достаточно пригодной для этой цѣли.

При такой необычайной заботѣ къ жилищамъ г.г. начальствующихъ, совершенно обратная тенденція соблюдалась по отношенію къ квартирамъ маленькихъ и мелкихъ служащихъ и зданій конторъ и управленій, гдѣ послѣдніе занимались. Громадное большинство квартиръ первыхъ находятся въ самомъ плачевномъ положеніи, благодаря тому, что во многихъ изъ нихъ съ самой постройки не было произведено ни разу капитальнаго ремонта. Стѣны не штукатурены, полы разошлись до того, что при вѣтренной погодѣ продуваетъ насквозь, рамы и двери не притворяются и ничѣмъ не защищены отъ дождя и вѣтра, стекла выбиты. И вотъ въ такихъ квартирахъ служащимъ пришлось зимовать. Въ нѣкоторыхъ квартирахъ переложены печки, въ побѣлкѣ которыхъ было отказано. Все это мотивируется неимѣніемъ кредита.

Пусть не думаютъ, что картина преувеличена. Стоитъ взять Харбинскія газеты, чтобы убѣдиться, что легче верблюду войти въ игольное ушко, чѣмъ маленькому служащему добиться ремонта квартиры. Онъ долженъ быть счастливъ и тѣмъ, что ему предоставили хотя бы и такую, такъ какъ многіе и этого не имѣютъ, ютясь по ужаснымъ общежитіямъ и на дорогихъ частныхъ квартирахъ. Сообразно получаемому содержанію—каждый служащій имѣетъ право на квартиру опредѣленнаго количества квадр. сажень, напр. мелкій конторщикъ всего на 4 кв. саж., служащій съ окладомъ въ 2.400 р. въ годъ на 20 кв. саж., съ большимъ—на 35 кв. саж. Служащіе высшихъ категорій, такъ называемые старшіе агенты—въ эту школу не входятъ.

Однако когда строились дома для квартиръ служащихъ, приказа о подобномъ распредѣленіи не существовало и строители руководствовались своими собственными соображеніями, и потому назначеніе квартиръ по нормѣ приказа встрѣчаетъ непреодолимое затрудненіе и чѣмъ меньше агентъ—тѣмъ ему хуже, т. к. если онъ имѣетъ право на 20—30 кв. с., а имѣется свободная квартира въ 30—40 кв. с. то онъ похлопотавъ можетъ ее получить, если же онъ имѣетъ право на 5—7 кв. с. и освобождается въ 8—12 кв. с., то въ одну квартиру вмѣстѣ съ нимъ обязательно помѣстятъ еще и другого агента, несмотря на то, что оба они могутъ быть многосемейными.

Поэтому квартирный вопросъ для маленькихъ служащихъ дороги очень острый и вызываетъ безконечныя жалобы и упреки. Не помогаетъ дѣлу и установленный въ Январѣ 1906 г. приказомъ № 54 порядокъ распредѣленія квартиръ самими служащими.

Въ каждой службѣ, изъ среды послѣднихъ, избирается 4—5 человѣкъ въ такъ называемую „квартирную подком-

миссію", въ компетенцію которой входитъ: предоставлять служащимъ своей службы, какъ освобождающіяся квартиры, такъ и вновь построенныя. Дѣйствія квартирной подкомиссіи находятся подъ контролемъ самихъ служащихъ. Однако ввиду того, что протокольныя постановленія квартирной подкоммиссіи о предоставленіи квартиры тому или другому агенту утверждаются начальникомъ службы, особой пользы изъ этого порядка не произошло, а наоборотъ породило даже злоупотребленія: за несеніе обязанностей члена квартирной подкомиссіи никакого денежнаго вознагражденія отъ дороги не полагается, но, какъ извѣстно, люди никогда ничего даромъ не дѣлаютъ, даже и на пользу своей корпораціи, а потому и члены квартирныхъ подкомиссій (буквально всѣхъ службъ!) рѣшили вознаграждать сами себя, памятуя пословицу: „Своя рука владыка", и, какъ родъ вознагражденія, избрали „лучшія квартиры для себя", оставляя тѣ, которыя похуже, для г.г. выборщиковъ.

Не лучше обстоитъ дѣло и съ помѣщеніемъ гдѣ занимаются служащіе дороги, въ нихъ все лѣто 1907 г. никакого ремонта не производилось (исключая, конечно ремонта кабинетовъ гг. начальниковъ), т. к. кредитъ разрѣшенъ не былъ. Когда же кредитъ былъ разрѣшенъ, наступили холода и ремонтъ оказался сопряженнымъ съ большими неудобствами, да и дѣлался поэтому онъ такъ, чтобъ только сдѣлать и довольно.

Начавъ про ремонтъ, нельзя не сказать о томъ, какъ онъ производится на К. В. ж. д.

Для примѣра возьмемъ контору Харбинскаго главнаго матеріальнаго склада, такъ какъ все сказанное о ней будетъ справедливо и для всѣхъ другихъ временныхъ помѣщеній, гдѣ служащіе занимались въ теченіе истекшихъ лѣтъ. Половина этой конторы кирпичная, а

половина деревянная, пристроенная къ кирпичной зимой 1904—1905 г. наскоро и кое какъ. Не лишнее добавить, что эта пристройка сооружена такъ, какъ и всѣ частныя сооруженія въ военное время, т. е. стѣны составлены изъ столбиковъ, обитыхъ дюймовыми досками. Между досками насыпалась земля съ примѣсью опилокъ. Вотъ и вся постройка. Внутри эти стѣны были оштукатурены, но т. к. досмотра за китайцами при работѣ не было, то штукатурка пообвалилась.

Послѣ того, правда, еще нѣсколько разъ былъ ремонтъ, но каковы его результаты—видно изъ слѣдующаго: прошлый годъ зимой, по окончаніи ремонтапришелъ для провѣрки правильности ремонта помощникъ производителя работъ и просилъ показать ему отремонтированное помѣщеніе. Ему показали. Сначала онъ по осмотрѣ сказалъ, что ему показываютъ не то помѣщеніе, а когда сказали, что другого вовсе нѣтъ, то онъ самъ сознался, что ремонта въ немъ не находитъ,—послѣ того снова дѣлали ремонтъ, но подъ лучшимъ наблюденіемъ.

Въ настоящее время контора склада опять отремонтирована, но... опять такъ-же. Штукатурка осыпается, печи трескаются... Ремонтъ, который можно было сдѣлать въ одну недѣлю, дѣлался 5 недѣль, т. к. работали по одному—два китайца и изрѣдка по три. Досмотра не было. Десятникъ за все время былъ только раза три. Отремонтировали только одну половину, а другую не разрѣшили, т. к. это затянулось бы еще на мѣсяцъ... А въ зиму, 1907 г. послѣ ремонта, служащіе занимались въ шубахъ и даже въ перчаткахъ, ибо дуло въ окна, дуло въ стѣны, дуло съ потолка. Зажженную спичку, прикладываемую къ стѣнкѣ, тушилъ вѣтеръ. Другими словами въ конторѣ склада была „кругомъ вентиляція“. Временами приходилось работать только при 4 или 5^0 выше нуля по Реомюру.

Служба коммерческой части, сравнительно недавно переведенное въ неоконченное центральное зданіе управленія дороги, два года занималось почти въ такихъ же условіяхъ, помѣщаясь рядомъ съ казармой пограничной стражи, и отдѣленная отъ нея дощатой тонкой стѣнкой съ вершковыми щелями, причемъ служащіе барышни и дамы нерѣдко принуждены были выслушивать веселыя критическія замѣчанія солдатскихъ остроумцевъ на свой счетъ, явственно доносившіеся изъ за стѣны.

Къ сожалѣнію на дорогѣ не имѣется статистики заболѣваній служащихъ происшедшихъ вслѣдствіе исполненія ими служебныхъ обязанностей въ сырыхъ, необсушенныхъ, полуготовыхъ или насквозь промороживаемыхъ и продуваемыхъ помѣщеніяхъ различныхъ управленій и конторъ, а эта статистика была бы очень любопытна, такъ какъ процентъ подобной заболѣваемости несомнѣнно очень высокъ и всецѣло ложится на совѣсть службы пути и ея руководителей, затрачивающихъ сотни тысячъ на сомнительное украшеніе Харбина и комфортъ нѣсколькихъ десятковъ человѣкъ и пренебрегающихъ жизнью десятковъ тысячъ пассажировъ проѣзжающихъ по дорогѣ и здоровьемъ тысячъ служащихъ послѣдней.

Выше было указано, что благодаря князю Хилкову служба пути находится въ особо благопріятныхъ условіяхъ передъ всѣми другими. Эта привиллегированность выражается и въ мелочахъ и въ крупномъ. Всякія ходатайства и начинанія ея получаютъ скорѣйшее разрѣшеніе и движеніе, къ заявленіямъ ея—управленіе дороги относится внимательно, сравнительно безъ той проволочки и мѣшкотни, которыя составляютъ его отличительное свойство, въ то же время закрывая глаза на многіе частные анормальности и неустройства, влеку-

щіе за собой излишніе траты и расходы. Къ числу такихъ анормальностей сл. пути можно отнести существованіе при ней особыхъ мастерскихъ, независимыхъ отъ главныхъ, являющихся наслѣдіемъ отъ постройки дороги. Необходимые можетъ быть въ то время, сейчасъ они совершенно ненужны, а между тѣмъ независимое существованіе ихъ вызываетъ содержаніе особаго штата. Въ минувшемъ году они заставили много говорить о себѣ, ввиду упорныхъ слуховъ о томъ, что если въ этихъ мастерскихъ что либо и приготовлялось и фабриковалось, то только фальшивые табели и подложные учеты работъ, никогда не производившіеся. Скандалъ былъ очень громкій, но по настоянію кн. Хилкова прежде чѣмъ дѣло было передано слѣдователю, была образована особая управленская коммиссія, проработавшая около 4 мѣсяцевъ и настолько разобравшая и подготовившая дѣло, что его можно уже было передать судебнымъ властямъ, которымъ только пришлось констатировать злокозненность распространившихся слуховъ.

Дабы закончить очеркъ дѣятельности службы пути, слѣдуетъ указать, что она наравнѣ съ другими страдаетъ тѣми же специфическими недостатками Китайской дороги. Участіе старшихъ агентовъ этой службы въ различныхъ торговыхъ предпріятіяхъ—фактъ несомнѣнный, дабы не ожидать возраженій, укажу—что нач. участка на станціи Цайдягоу еще въ 1907 г. торговалъ мукой и зерномъ, для чего засѣвалъ большое количество десятинъ земли, начальникъ отдѣленія на ст. Имяньпо выстроилъ большой пивоваренный заводъ, впослѣдствіи выгодно перепроданный; участвовалъ въ различныхъ предпріятіяхъ и самъ кн. Хилковъ, но въ настоящее время, по слухамъ, вышелъ изъ нихъ.

Страдаетъ служба пути и пристрастіемъ къ китайскимъ, хотя и дешевымъ, но не продуктивнымъ рабо-

чимъ. Всѣ грандіозныя многомилліонныя работы истекшихъ лѣтъ производились исключительно китайцами, даже десятниковъ и надсмотрщиковъ не было русскихъ, хотя въ Харбинѣ съ 1906 г. нуждающихся въ какой-нибудь работѣ было очень большое число. Какъ водится—заправилы работъ оправдывались тѣмъ, что русскіе рабочіе, дескать, и лѣнивы, и пьяницы, игнорируя обстоятельство, что и китайскіе рабочіе имѣютъ много отрицательныхъ сторонъ. Дѣло заключалось однако, не въ качествѣ рабочихъ, а во-первыхъ, въ ихъ дешевизнѣ и безотвѣтности, а во-вторыхъ, въ томъ, что по очень многимъ и всѣмъ понятнымъ причинамъ съ китайскими подрядчиками было гораздо „удобнѣе и выгоднѣе“ работать, чѣмъ съ русскими.

V.

Нѣсколько словъ слѣдуетъ посвятить и главной бухгалтеріи дороги, въ которой, какъ это ни странно—нѣтъ ни одного настоящаго бухгалтера. Этимъ и объясняется, что система счетоводства мѣняется чуть ли не два раза въ годъ, и что въ бухгалтеріи царитъ такая запутанность въ счетахъ, въ которыхъ разобраться даже спеціалисту невозможно. Безпорядокъ, царящій въ ней, усугубляется тѣмъ, что до сего времени она представляла изъ себя какого-то странствующаго Агасфера, кочуя изъ одного помѣщенія въ другое; помимо этого и во время періодическихъ пожаровъ погибло большое число документовъ,—такъ что вполнѣ понятно то обстоятельство, что, несмотря на то, что сейчасъ уже идетъ четвертый мѣсяцъ 1908 года,—до сихъ поръ не вполнѣ законченъ отчетъ за 1904-ый годъ. Безза-

ботность въ отношеніи отчетовъ доходитъ до того, что когда рѣшили печатать статистическій отчетъ по эксплоатаціи Уссурійской ж. д. за 1905 годъ, переданный со всѣми дѣлами и документами при переходѣ ея въ аренду Китайской, то никакъ и нигдѣ не могли его найти. „Помнили хорошо, что онъ былъ, а куда онъ дѣлся—Богъ его знаетъ!“. И на этомъ рѣшеніи успокоились.

Легче достать луну съ неба, чѣмъ какой-либо эксплоатаціонный отчетъ Китайской дороги, и не потому, что онъ представлялъ собой какой-либо секретъ, а просто оттого, что его и не имѣется совсѣмъ. Работавшая подъ руководствомъ предсѣдателя ревизіоннаго комитета правленія дороги г. Жадвоина особая коммиссія, по словамъ вполнѣ компетентныхъ лицъ, очень мало помогла горю и всѣ работы ея имѣли болѣе чѣмъ сомнительный успѣхъ, заключаясь главнымъ образомъ въ томъ, что коммиссія эта оспаривала и дискредитировала смѣтныя соображенія и представленія управленія дороги, выдвигая свои. Особенно много разговоровъ въ Харбинѣ возбудилъ споръ, поднявшійся между г. Жадвоиномъ и ген. Хорватъ о количествѣ дровъ, потребномъ для дороги. Въ то время какъ управляющій исчислялъ таковую въ цифрѣ 193.000 кубовъ, г. Жадвоинъ съ пѣною у рта доказывалъ, что эта цифра ошибочна—нужно всего только 125.000 куб. На этомъ вопросѣ между ними и произошелъ разладъ, продолжающійся и по настоящее время, отражающійся тяжелѣе всего, конечно, на тѣхъ лицахъ, которыя имѣютъ несчастіе имѣть дѣло съ дорогой, въ особенности, когда оно проходитъ черезъ главную бухгалтерію. Крайне сложная и запутанная система счетоводства, при печальной халатности служащихъ и ихъ чисто двадцатниковскаго отношенія къ своимъ обязанностямъ въ ко-

нечномъ итогѣ повело къ такой неразберихѣ по личнымъ счетамъ подрядчиковъ и поставщиковъ, что во многихъ случаяхъ совершенно нельзя разобраться—кто кому долженъ нѣсколько сотъ тысячъ или даже нѣсколько милліоновъ рублей—дорога ли подрядчику или подрядчикъ дорогѣ. Положеніе вещей—которое можетъ казаться на первый взглядъ невѣроятнымъ, но къ сожалѣнію, это истинный фактъ. Примѣръ на лицо—харбинскій лѣсопромышленникъ и крупный поставщикъ дороги А. Д. Поповъ предъявилъ къ ней претензію о неуплатѣ ему по счетамъ около $1\frac{1}{2}$ милліоновъ рублей, главная же бухгалтерія и контроль это отрицаютъ и говорятъ, что, наоборотъ, г. Поповъ долженъ дорогѣ; дѣло это разбирается въ правленіи дороги уже болѣе года и несмотря на пригла-шеніе опытныхъ и знающихъ консультантовъ—придти къ какому-нибудь ясному выводу невозможно, но болѣе чѣмъ вѣроятно, что въ концѣ концовъ дорога уплатитъ если не $1\frac{1}{2}$ милліона рублей,—то нѣсколько сотъ тысячъ.

Эта запутанность въ отчетности ведетъ къ тому, что на дорогѣ даже по требованію правительства, никто изъ высшихъ ея руководителей, не можетъ дать вѣрное представленіе о положеніи дѣлъ въ данный моментъ, а потому и могли происходить такіе курьезы, какъ напримѣръ:—на запросъ правленія какая сумма требуется для погашенія всѣхъ долговъ и счетовъ дороги съ ея подрядчиками и поставщиками, дабы исходатайствовать таковую передъ Министерствомъ Финансовъ,—бухгалтерія послѣ самаго тщательнаго подсчета объявляетъ одну цифру (что-то около полутора милліоновъ рублей), на основаніи чего правленіе и входитъ съ соотвѣтствующимъ представленіемъ въ Министерство, а черезъ самое короткое время та же бухгалтерія неожиданно находитъ, что она „ошиблась“—нужна сумма въ $2\frac{1}{2}$

раза больше... Можетъ быть это покажется кому-нибудь забавнымъ анекдотомъ, но анекдотъ этотъ слишкомъ тяжело отразился на десяткахъ подрядчиковъ, которымъ дорога задолжала и не платила въ теченіи двухъ лѣтъ и успѣвшихъ въ тщетномъ ожиданіи уплаты окончательно раззориться, а вмѣстѣ съ этимъ пустить по міру сотни и тысячи русскихъ людей, работавшихъ у нихъ. Тяжелыя сцены отчаянія, драматическіе эпизоды, разыгрывавшіеся въ зданіи управленія дороги, слезы и вопли передъ кабинетомъ управляющаго дорогой десятковъ и сотенъ выброшенныхъ неожиданно за бортъ, оставленныхъ зимой въ суровую стужу, безъ крова и куска хлѣба маленькихъ людей мѣсяцами добивавшихся производства полнаго расчета, цѣлые, какъ называли въ Харбинѣ, „крестовые походы заштатныхъ“,—были такимъ обыденнымъ, ежедневнымъ явленіемъ, что притупили нервы и даже не вызывали особеннаго вниманія. Газета „Новый Край“ приводитъ интересный случай изъ подобныхъ походовъ:

„21 іюня 1907 г., служащіе управленія Китайской восточной жел. дороги около трехъ часовъ дня собрались въ огромномъ количествѣ около кабинета управляющаго дорогой и около отдѣла главной бухгалтеріи, выражая протестъ на задержку уплаты дорогою жалованья за текущій іюнь мѣсяцъ. Мотивомъ протеста послужило слѣдующее обстоятельство: къ 20 іюня изъ Петербурга былъ сдѣланъ дорогѣ переводъ черезъ банкъ 200,000 рублей для удовлетворенія содержаніемъ служащихъ, но въ виду того, что дорога взяла уже заимообразно изъ банка, по распискамъ на свои текущія нужды 179,000 рублей до 20 іюня, то банкъ удержавъ у себя эти деньги, выдалъ дорогѣ остатокъ въ суммѣ 21,000 рублей. *Для успокоенія* служащихъ былъ вызванъ по телефону взводъ солдатъ и вве-

день въ зданіе управленія; тогда служащіе разошлись по домамъ."

Былъ и такой случай—рабочіе подрядчика Бутусова въ количествѣ около 400 человѣкъ, не получая расчета ввиду того, что управленіе дороги не уплатило подрядчику денегъ,—всей толпой явились къ зданію управленія и заявили, что они отсюда не уйдутъ до тѣхъ поръ пока не получатъ денегъ. Всѣ увѣщеванія этихъ голодныхъ людей не привели ни къ чему и только тогда, когда привезли хлѣба и провизіи и накормили ихъ, можно было ихъ уговорить не волноваться и разойтись. Конечно главная вина въ этихъ случаяхъ падаетъ на Правленіе, которая допуская существованіе ряда предпріятій приносящихъ сотни тысячъ убытковъ, производя ничѣмъ не оправдываемые, расточительные расходы—никогда не будетъ имѣть денегъ, несмотря ни на какую субсидію и поддержку Министерства Финансовъ, но значительная часть вины лежитъ и на главной бухгалтеріи, запутывающей всѣ счета до степени невозможности въ нихъ разобраться и хронически опаздывающей изготовленіемъ платежныхъ списковъ. Если мелкій служащій почему-либо не получилъ во время жалованья или другого довольствія и находится на линіи, онъ можетъ быть увѣренъ, что пройдетъ нѣсколько мѣсяцевъ, что онъ предварительно испишетъ на рапорты цѣлыя стопы бумаги, испортитъ ведро крови—пока не добьется своихъ потомъ и безсонницей заработанныхъ десятковъ рублей.

Съ другой стороны въ задержкѣ уплаты жалованья,—съ формальной стороны виновнымъ являлось и управленіе дороги. Не получая отъ Правленія денегъ, такъ какъ съ 1907 г. вся выручка дороги сдавалась въ банки на счетъ Правленія и управленіе не имѣло право распорядиться изъ этихъ суммъ расходомъ хотя бы, на одну

копѣйку, не имѣя возможности заявить служащимъ дороги о полномъ своемъ безсиліи, оно придумывало всякія комбинаціи и проволочки, чтобы оттянуть время уплаты до полученія денегъ. Вопреки всюду установившемуся правилу—что жалованье выдается впередъ, Китайская дорога съ сентября 1907 г. установило уплату по истеченіи мѣсяца работы, или какъ гласитъ этотъ знаменитый приказъ (№ 473) „не позднѣе перваго числа слѣдующаго мѣсяца".

Хотя работать цѣлый мѣсяцъ въ кредитъ было и тяжело, но служащіе привѣтствовали этотъ приказъ, такъ какъ въ немъ ясно назначался послѣдній срокъ выдачи. Однако это, только что изданное обѣщаніе, на первыхъ же порахъ не было исполнено: жалованье за сентябрь 1907 г. на линіи выдали 6-го октября, а служащимъ Уссурійскаго отдѣленія и коммерческаго агентства 11 октября. Тоже самое было и въ послѣдующіе мѣсяца. Зачѣмъ было издавать приказы? Какъ ихъ исполнять, если „само начальство" ихъ не исполняетъ?...

„Не позже перваго", не успѣвъ появиться на свѣтъ Божій, уже умерщвлено по волѣ тѣхъ, кто „родилъ его, но отъ этого служащимъ было не легче, да и самимъ заправиламъ, скомпрометтировавшимъ себя какъ нельзя хуже, не одинъ десятокъ разъ, навѣрное, икнулось отъ хорошихъ воспоминаній служащихъ.

Несвоевременная уплата жалованья создавала массу непріятностей для послѣднихъ, заставляя ихъ со всевозможными униженіями выпрашивать у торговцевъ продукты въ кредитъ. Благодаря такой задержкѣ шестьдесятъ человѣкъ служащихъ движенія и телеграфа ст. Бухеду 20 іюня телеграфировали управляющему дорогою: „Торговцы кредитъ отпускать отказались. Не получаемъ жалованья за май, поставлены въ критическое положеніе".

Съ Уссурійской линіи, гдѣ въ концѣ іюня было также не уплачено жалованье за май, телеграфировали: „Голодаемъ, просимъ распоряженія“.

Харбинскія газеты наполнены подобными фактами. Беру на выдержку наиболѣе любопытныя:

„Въ августѣ мѣсяцѣ телеграфу, какъ самому безденежному элементу 20-го и 21-го выдавали по 10 руб. холостымъ и по 15 руб. семейнымъ“.

Или такой фактъ: жена одного изъ служащихъ, 4-й мѣсяцъ не получающаго расчета, написала завѣдующему отдѣломъ письмо, такого содержанія:

„Мой мужъ, человѣкъ „мягкій“, а потому поддается на ваши обѣщанія, но предупреждаю, что безвыходное положеніе заставитъ меня принять болѣе энергичныя мѣры; мнѣ нѣтъ дѣла у кого находится докладъ о выдачѣ денегъ, не желаю я брать подачки по 10 руб. Заплатите все, иначе я приду и приведу съ собой моихъ кредиторовъ: мясника, булочника, зеленьщика, водоноса, дровяника, прачку, хозяина мелочной лавочки, стану съ ними у кабинетовъ г.г. Романа и Слауты и, быть можетъ, этимъ заставлю заплатить моему мужу деньги!“

Это только жалованье, что же касается до заработковъ, сверхурочныхъ и т. п. денегъ—то объ нихъ и говорить не приходится, такъ какъ ихъ не выдавали по полгода и больше. Дѣло дошло до того, что служащіе матеріальной службы возбудили искъ за неуплату за вечернія занятія съ 1 января по 1 мая 1907 г. и въ дальнѣйшемъ отказались отъ вечернихъ работъ. Громкій и некрасивый скандалъ произошелъ съ такъ называемыми мобилизаціонными деньгами, выплаченныхъ Китайской дорогѣ военнымъ вѣдомствомъ въ суммѣ что-то около $3^1/_2$ милліонновъ рублей. Въ то время когда служащіе забайкальской и сибирской

дороги получили эти деньги полностью,—Китайская значительную часть ихъ не заплатила и куда они пошли и были израсходованы, несмотря на всѣ усилія служащихъ дороги что либо узнать, несмотря на стараніе мѣстной прессы освѣтить этотъ вопросъ, несмотря на запросы въ Петербургѣ и т. д.—ничего опредѣленнаго узнать не удалось и вопросъ о $3^1/_2$ милліонахъ мобилизаціонныхъ денегъ до сего времени остался туманнымъ и загадочнымъ.

Такъ обстояло дѣло съ уплатой вознагражденія мелкимъ служащимъ, совершенно другая картина была для г.г. начальствующихъ. Съ полной достовѣрностью можно сказать, что всѣ они, а также лица близко къ нимъ стоящіе, ежемѣсячно, аккуратно получали свое жалованье. Традиціоннаго 20 числа, дабы не смущать этимъ зрѣлищемъ остальныхъ служащихъ, г.г. начальствующіе получали деньги не на службѣ въ своихъ кабинетахъ, но на дому, посредствомъ командировавшихся для сего артельщиковъ.

Возвращаясь къ дѣятельности главной бухгалтеріи въ узкомъ смыслѣ слова—слѣдуетъ отмѣтить, что большинство подрядчиковъ и поставщиковъ указываютъ, что если не поблагодарить кого нужно—то документы будутъ отъ стола къ столу странствовать такъ долго, что придешь въ отчаяніе и проклянешь не только Китайскую дорогу, но и свое собственное существованіе. Если даже всѣ инстанціи бухгалтеріи и контроля съ величайшими мытарствами преодолены и въ вашихъ рукахъ находится завѣтный платежный ордеръ и вы съ нимъ направляетесь въ главную кассу за полученіемъ денегъ,—въ большинствѣ случаевъ ждетъ тяжелое и непріятное разочарованіе—въ кассѣ нѣтъ денегъ. И вотъ начинается новое ежедневное и безконечное хожденіе въ кассу все для того только, чтобы

выслушать стереотипное—„къ сожалѣнію нѣту денегъ“. Для опытнаго Харбинскаго дѣльца этотъ отвѣтъ не есть окончательный, онъ знаетъ, что имѣется ключъ по которому „Сезамъ отворяется“. Обождавъ удобный моментъ—дѣлецъ предлагаетъ артельщикамъ кассы—учесть его платежный ордеръ; послѣ нѣкотораго отнѣкиванія и отказовъ, зависящихъ отъ степени знакомства артельщика съ предлагающимъ—сдѣлка совершается, причемъ процентъ учета колеблется отъ 1-го до 3-хъ и даже больше. Обмѣнявшись документами, надлежаще засвидѣтельствованными, дѣлецъ спокойно и скоро получаетъ деньги, которыя вынимаются тутъ же на его глазахъ изъ кассы дороги.

Увлеченіе этими учетными операціями было въ минувшемъ году настолько сильное, что учитывались даже документы еще не акцептованные контролемъ, а потому и не имѣвшіе платежнаго значенія, благодаря этому нѣкоторые артельщики зарвались и раздавъ свою кассу не успѣли собрать деньги ко времени періодической внезапной повѣркѣ, произошелъ скандалъ окончившійся отдачей нѣсколькихъ человѣкъ, столь своеобразныхъ дисконтеровъ—подъ судъ.

Необходимо также отмѣтить, что безконечныя задержки подъ разными предлогами денежныхъ уплатъ—распространялись и на деньги, дорогѣ не принадлежащіе, какъ напримѣръ—по наложнымъ платежамъ, рефакціямъ и т. п. Вопреки устава, возвратъ денегъ этой категоріи былъ невѣроятно медлителенъ и затрудненъ, доходя до того что отправитель не могъ получать наложенныя платежи въ теченіи цѣлыхъ мѣсяцевъ, и въ Харбинѣ ни для кого не составляетъ тайны, что многіе разоренія, протесты векселей и описи имущества произошли именно вслѣдствіе того, что коммерсантъ несмотря на всѣ свои усилія не могъ во время

вернуть отъ дороги свои собственныя деньги. Какъ вліяло это обстоятельство на положеніе коммерческихъ дѣлъ—само собой понятно и объяснять это не приходится.

Заканчивая этимъ очеркомъ дѣятельность эксплоатаціонныхъ отдѣловъ управленія Китайской дороги, я постараюсь дать посильное освѣщеніе результатовъ, къ которымъ въ конечномъ итогѣ пришла эта злополучная дорога.

VI.

Прежде чѣмъ говорить объ этихъ результатахъ, я попытаюсь набросить картину того, что представляютъ изъ себя расходы, вызываемые „особыми условіями эксплоатаціи", поглотившіе въ 1907 году—12,343,005 руб.?

Въ минувшемъ году они слагались изъ расходовъ на охрану дороги — 11,045,400 рублей, гражданскую часть—383,710 р. полицейскую часть — 370,068 р., отдѣлъ по сношенію съ китайскими властями—203,672 р., судебныя учрежденія—54435 рублей, и наконецъ земельный отдѣлъ 139,518 р.

Что касается до содержанія охраны дороги—Заамурскаго Округа Пограничной стражи, то я не буду вовсе касаться этого вопроса уже потому, что расходъ на нее только, строго говоря, отнесенъ на дорогу и является при существующемъ положеніи неизбѣжнымъ: признавая, что положительнаго значенія эта охрана не имѣетъ, что можно было бы съ такимъ же успѣхомъ и гораздо дешевле организовать охрану линіи на невоенныхъ основаніяхъ, тѣмъ не менѣе говорить объ этомъ не приходится уже потому, что въ цѣляхъ чисто

стратегическихъ уменьшеніе нашихъ военныхъ силъ на Дальнемъ Востокѣ на цѣлый корпусъ (15,000 человѣкъ) конечно не желательно.

Съ другой стороны, однако несомнѣнно, что пребываніе его на Маньчжурской территоріи ведетъ къ безпрерывнымъ столкновеніямъ и недоразумѣніямъ съ китайскимъ населеніемъ и обостряетъ ихъ и безъ того уже недружелюбное къ намъ отношеніе, но такъ или иначе приходится считаться съ указаннымъ обстоятельствомъ.

Однако нельзя не признать, что содержаніе пограничной стражи обходится непомѣрно дорого, и ложится слишкомъ тяжело на бюджетъ желѣзнодорожнаго общества. Штаты ея было бы необходимо сильно сократить. Высшіе чины получаютъ министерскіе оклады; генераловъ и полковниковъ больше, чѣмъ нужно. Для нихъ можно бы не строить дворцовъ и не тратить на отопленіе и освѣщеніе лишнихъ денегъ. Далѣе всѣмъ извѣстно, что на линіи пограничники почти всегда даромъ берутъ лѣсъ на дрова изъ сосѣднихъ рощъ, даромъ косятъ траву для заготовки сѣна, сами разводятъ овощи и т. д. А за все это неукоснительно выписываются въ расходъ казенные милліоны.

Совершенно однако непонятнымъ является существованіе при дорогѣ управленія гражданской частью, по образцу Россійскихъ губернскихъ правленій со всѣми ихъ прерогативами и недостатками, непонятнымъ и опаснымъ прецедентомъ является и только что вводимое общественное самоуправленіе.

Остановлюсь прежде всего на принципіальной сторонѣ вопроса. Общія основанія о гражданскомъ управленіи на территоріи Китайской Восточной ж. д. утверждены не въ законодательномъ порядкѣ, а простымъ журнальнымъ постановленіемъ правленія дороги. (№ 131.

16 XII 1906 г.) Между тѣмъ указанное положеніе предоставляетъ право устанавливать сборы съ населенія, недоимки и штрафы черезъ полицію, издавать обязательныя правила и привлекать виновныхъ въ нарушеніи таковыхъ къ отвѣтственности.

Насколько, однако, обязательны для населенія такія мѣры и распоряженія и найдутъ ли они защиту себѣ въ судѣ?

Имѣя ввиду частный характеръ общества Китайской вост. ж. д., то обстоятельство, что положеніе объ общественномъ управленіи издано также въ частномъ порядкѣ, а также общее правило, что никто не можетъ передать другому болѣе правъ, чѣмъ онъ самъ имѣетъ—на вышепоставленные вопросы приходится отвѣтить отрицательно.

Прежде всего слѣдуетъ точно установить на чемъ базировалось правленіе дороги перенося и насаждая на узкой полосѣ отчужденія всѣ отечественныя прелести?

Въ § 6-мъ концессіи, дарованнной Китайскимъ правительствомъ въ 1896 г. обществу Китайской вост ж. д. имѣется такой пунктъ: *„о-ву предоставляется ввести административно-полицейскій надзоръ въ полосѣ дороги по его усмотрѣнію“*.

Вотъ на этой то фразѣ и покоятся всѣ зыбкія основанія для насажденія въ Харбинѣ и полосѣ отчужденія пресловутаго „положенія“. Горькая дѣйствительность однако показала, что вопросъ о гражданскомъ устройствѣ Харбина не можетъ получить правильнаго разрѣшенія до тѣхъ поръ, пока не вырѣшится его предпосылка: что же такое, наконецъ, представляетъ собою наше желѣзнодорожное предпріятіе—акціонерную компанію, или казенное учрежденіе?

Во второмъ случаѣ правительству необходимо заключить новый договоръ съ Китаемъ, въ которомъ было

бы точно оговорено право государственнаго вмѣшательства со стороны Россіи въ организацію русскихъ городовъ въ полосѣ желѣзной дороги. Но такого договора отъ Китая намъ, конечно, не добиться. Слѣдовательно, надо усвоить новое, болѣе правильное толкованіе концессіи 1896 года и позднѣйшихъ договоровъ, опредѣляющихъ положеніе иностранцевъ въ Маньчжуріи, иначе мы никогда не избѣгнемъ тѣхъ обидныхъ для нашего національнаго самолюбія и не безопасныхъ въ дипломатическомъ отношеніи осложненій и коллизій съ иностранцами, которые за послѣднее время періодически назрѣваютъ.

Законъ (ст. 29 уст. мир.) даетъ судебную защиту постановленіямъ только тѣхъ общественныхъ управленій, которыя утверждены въ законодательномъ порядкѣ, къ ихъ числу общественное управленіе въ Харбинѣ не можетъ быть отнесено, какъ вводимое распоряженіемъ частнаго общества, а потому—само собой вытекаетъ, что обязательность подобныхъ постановленій, издаваемыхъ, хотя-бы въ цѣляхъ благоустройства города—болѣе чѣмъ сомнительна даже для русскихъ поданныхъ, не говоря уже объ иностранцахъ. Дѣйствительно—едва было введено «положеніе» и начало функціонировать управленіе гражданской частью въ настоящемъ своемъ видѣ, какъ послѣдовалъ протестъ со стороны Японскаго Посланника въ Пекинѣ; едва начало формироваться городское общественное самоуправленіе, какъ послѣдовалъ рѣзкій протестъ Американскаго консула и запрещеніе со стороны Китайскихъ властей принимать своимъ поданнымъ какое либо участіе въ дѣлѣ самоуправленія.

Правда, „инциденты“ удалось уладить, но надолго ли?

Въ этомъ можно усомниться, если принять во вниманіе, что несмотря на драконовскія обязательныя постановленія управляющаго гражданской частью ген.

Грамбчевскаго, большинство ихъ не исполняется и не признается населеніемъ Харбина.

Протестуютъ извощики противъ постановленія о таксѣ, протестуютъ разноязычные „коммерсанты“ противъ постановленія о нормальномъ отдыхѣ, протестуетъ какой-то еврей Инфляндъ, имѣющій несчастную лавку и *принципіально* не желающій вносить за нее жел. дорогѣ налога. Генералъ Грамбчевскій принимаетъ мѣры: извощики отсиживаютъ въ полиціи, коммерсантамъ дѣлается внушеніе, Инфлянду закрываютъ лавку, а онъ въ свою очередь возбуждаетъ искъ къ управленію дороги и вѣроятно его выиграетъ. За все и за всѣхъ «отдуваются» служащіе желѣзной дороги и нѣсколько десятковъ русскихъ поданныхъ, имѣющихъ несчастіе быть прикосновенными къ литературѣ и журналистикѣ.

Давно прошли дни революціоннаго повѣтрія, давно истаялъ и испарился чадъ страстныхъ и бурныхъ стремленій, словъ и платформъ. Недавнее эльдорадо милліонныхъ авансовъ и чудовищныхъ интендантскихъ тратъ никакой политикой сейчасъ не занимается, здѣсь все находится въ нормальномъ положеніи, и за ненадобностью и по мѣстнымъ условіямъ никакихъ охранъ, ни обыкновенныхъ, ни чрезвычайныхъ—въ его предѣлахъ нѣтъ, да строго говоря, и не можетъ быть.

Но тѣмъ не менѣе по выраженію В. И. Немировича-Данченко „Совѣтъ десяти“—правленіе Китайской вост. дороги въ лицѣ Управляющаго гражданской частью, издало такія „обязательныя постановленія“, которые являются неслыханными и въ россійскихъ губерніяхъ, находящихся на положеніи охранъ.

Подчинивъ какъ и на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, своихъ служащихъ надзору жандармской полиціи, оно этимъ не удовлетворилось и обязало, чтобы *каждый служащій получающій въ мѣсяцъ менѣе 50 р. ежегодно*

являлся бы жандармскому унтеръ офицеру, получающіе же складъ выше этой нормы—мѣстному жандармскому офицеру, начальники отдѣльныхъ службъ и лица занимающіе соотвѣтственные этимъ рангамъ должности обязаны обмѣниваться визитами съ мѣстнымъ представителемъ жандармеріи!

Чѣмъ вызвано это „постановленіе объ обязательныхъ визитахъ“ не существовавшее и не существующее кажется еще ни на одной желѣзной дорогѣ, никто не можетъ объяснить, вѣроятно какъ и сами лица его вводившіе. Впрочемъ большая часть законодательныхъ упражнній Управленія гражданской частью вообще отличается никому непонятной мотивировкой, вродѣ того какъ напримѣръ обязательное постановленіе о нормальномъ отдыхѣ, введенное 1-го сентября 1907 г. устанавливающее начало рабочаго и торговаго дня въ... 10 час. утра!

Что же касается до представителей мѣстной прессы, на которыхъ съ однородной заботливостью взираетъ недреманное око генерала Громбчевскаго, то и у нихъ давно уже нѣтъ былой удали и задора, и если оппозиціонная печать чѣмъ и проявляетъ свою „оппозицію“, такъ только тѣмъ, что экивоками и эзоповскимъ языкомъ говоритъ о мелкихъ непорядкахъ дороги, не смѣя и не рѣшаясь касаться болѣе серьезныхъ и крупныхъ. Но и это пришлось „Совѣту десяти“ не по вкусу, ввиду чего и было издано особое „обязательное постановленіе“, дававшее право подвергать продолжительному тюремному заключенію лицъ виновныхъ въ критическихъ отзывахъ о... г.г. агентахъ Китайской ж. д. И не прошло 24 часовъ съ момента опубликованія этого постановленія, какъ редакторы всѣхъ Харбинскихъ газетъ (за исключеніемъ оффиціознаго Харбинскаго Вѣстника) были безъ всякаго по-

добія суда, который казалось долженъ быть обязателенъ для города, находящагося въ нормальныхъ условіяхъ, посажены въ административномъ порядкѣ въ тюрьму и помѣщены въ общей уголовной камерѣ совмѣстно съ двѣнадцатью арестантами, преданными суду за разбои и воровство. О степени вины этихъ журналистовъ можно судить по тому, что редакторъ газеты Харбинъ былъ посаженъ за то, что вполнѣ благонамѣренную и сдержанную статью по поводу вновь изданныхъ постановленій — онъ озаглавилъ—„невѣроятное положеніе“ поставивъ, въ концѣ заглавія—восклицательный знакъ.

Въ этомъ знакѣ препинанія ген. Громбчевскій и увидѣлъ злонамѣренность.

Обращая все свое вниманіе на „чтеніе въ сердцахъ“ служащихъ дороги и мѣстныхъ газетчиковъ, Управленіе гражданской частью или совершенно или ужъ очень мало удѣляетъ вниманія полицейскимъ мѣрамъ по охраненію жителей и имуществъ жителей города.

Самыя наглыя и дерзкія кражи и даже разбои, убійства на людныхъ улицахъ среди бѣлаго дня—ежедневное явленіе и всѣ они проходятъ безнаказанно; за очень рѣдкимъ исключеніемъ преступниковъ никогда не удается установить и арестовать. Дѣло дошло до того, что въ центральныхъ частяхъ города, въ двухъ шагахъ отъ всѣхъ властей производятся цѣлыя подземныя работы—подкопы подъ большіе магазины и никто ничего объ этомъ не знаетъ. Послѣдній подкопъ подъ громадный магазинъ Т. Д. Чуринъ велся на протяженіи 41 сажени! Какимъ образомъ вся масса земли могла быть вывезена незамѣтно для чиновъ полиціи можетъ быть понятнымъ только тому, кто знаетъ—что такое харбинская полиція.

Говорить о ней подробно—я не буду, ограничусь

указаніемъ, что какъ организація ея, такъ и нравственныя качества ея персонала ниже какой бы то ни было критики.

Возвращаясь къ вопросу объ „управленіи гражданской частью Китайской вост. ж. д.," съ факультативной стороны его, надо указать, что „маньчжурское губернаторство" (въ смѣтѣ дороги такъ и значится на „правахъ губернскаго правленія") содержитъ въ себѣ отдѣленія: административно - инспекторское, — уголовно тюремное, хозяйственное, по воинскому присутствію (теперь закрыто), сыскное, охранное, полицейское, строительное, врачебное и т. д. Даже имѣется цензоръ. Организація управленія настолько слѣпо слѣдуетъ Россійскимъ образцамъ, что при наличіи въ городѣ Харбинѣ тюрьмы—существуетъ еще и арестный домъ—вѣроятно потому, что такъ дѣлается въ Россіи, содержится напримѣръ адресный столъ, но не для публики, а для полицейскихъ надобностей.

Во главѣ управленія стоитъ лицо номинально на правахъ помощника управляющаго дорогой, но фактически снабженное генералъ-губернаторскими полномочіями и получающее поэтому соотвѣтственный окладъ. Принимая во вниманіе, что русское населеніе сконцентрировано преимущественно въ Харбинѣ и вдоль самой линіи его сравнительно мало,—зласть завѣдующаго гражданскою частью естественно имѣетъ тяготѣніе къ Харбину, проявляясь исключительно въ мелочахъ городской жизни. Создавать огромное управленіе, стоющее нѣсколько сотъ тысячъ рублей для того, чтобы, очень притомъ плохо, „вязать и рѣшать" безпокойный и неблагонамѣренный городской элементъ, слѣдить за соблюденіемъ изданныхъ ранѣе всякихъ правилъ и предписаній и т. д. при наличіи полиціймейстера и особаго лица—завѣдующаго полицейскимъ надзоромъ, —

является для дороги страдающимъ, хроническимъ безденежьемъ, положительной роскошью и при томъ ненужной, потому что различныя „временныя правила и исключительныя мѣры“ россійскаго типа, если правленіе дороги не можетъ отъ нихъ отказаться, могутъ издаваться и предприниматься и лично управляющимъ дорогой.

VII.

Для того что было бы понятна вся нелѣпица расхода въ добрые полъ-милліона рублей, съѣдаемыхъ управленіемъ гражданской частью—надо знать—что такое въ настоящее время Харбинъ?

Образное и вѣрное сравненіе сдѣлалъ въ своихъ фельетонахъ В. И. Немировичъ-Данченко, сказавъ, что Харбинъ сейчасъ—это разорившійся подрядчикъ, съ луженымъ горломъ, воровской повадкой, щеголяющій въ опоркахъ и расколовшемся козырькѣ.

Немного еще лѣтъ тому назадъ, Харбинъ привлекъ тысячи дѣльцевъ, преимущественно, безденежныхъ, оперировавшихъ на тѣ капиталы, которые стекались сюда на нужды по постройкѣ дороги, на операціи по усмиренію китайскихъ безпорядковъ и въ особенности на войну съ Японіей.

Бурнымъ золотымъ потокомъ лились сюда эти капиталы изъ государственнаго сундука.

Сколько было ихъ — трудно сказать, только отчеты по постройкѣ дороги и города Харбина и отчеты по китайской и японской войнамъ могутъ дать приблизительное представленіе, во всякомъ случаѣ не сотни милліоновъ, а милліарды.

Косвенно объ этомъ можно судить по одному тому, что согласно оффиціальному подсчету земельнаго отдѣла управленія Китайской дороги однихъ частныхъ капиталовъ на пріобрѣтеніе земельныхъ участковъ въ Харбинѣ и на застройку ихъ было затрачено 55.000.000 рублей!

Пока свѣжіе капиталы притекали—процвѣтала торговля, нарождалась промышленность, легко зарабатывали и такъ же легко тратили тысячи, десятки и сотни тысячъ. Кончилась война, притокъ денегъ извнѣ, иначе говоря изъ государственнаго казначейства, прекратился,—сократилась торговля, почти исчезла промышленность; жизнь стала входить въ нормальную колею, колею жизни бездоходной дороги, пролегающей по чужеземной территоріи.

Несчастное дѣтище К.-В. ж. д. его престольный городъ — продолжаетъ хирѣть и опускаться. Нѣтъ никакихъ надеждъ на поправку. Предложенные палліативы: въ видѣ сбыта залежей, прибытія иностранцевъ, поднятія индустріи и работы съ туземнымъ населеніемъ оказались одной лишь досужей фантазіей. Ничто не въ силахъ оживить Харбинъ, живущій сплошь за счетъ дороги и ея десятка—другого тысячъ человѣкъ служащихъ.

Нѣтъ денегъ у дороги, нѣтъ милліонныхъ работъ—нѣтъ денегъ и во всемъ Харбинѣ, слѣдовательно нѣтъ жизни и роста, и безденежье настолько чувствуется остро, что Харбинцы, затратившіе такъ недавно на постройку домовъ нѣсколько десятковъ милліоновъ, теперь не могутъ внести управленію дороги около 700.000 р. арендной платы за земельные участки.

Харбинъ привыкъ питаться отъ дороги капиталовъ и врядъ-ли есть возможность дать ему иное направленіе. Съ перваго же дня постройки, управленіе, щедро

поощряя все, что предпринималось въ узкомъ смыслѣ на пользу дороги и ея служащихъ, далеко не сочувствовало инымъ предпріятіямъ.

Не малымъ погрѣшила и коммерческая часть К.-В. дороги. Это самое слабое мѣсто ея было всегда озабочено личными дѣлами; ея агенты-китаевѣды знали все, что касалось ихъ собственныхъ дѣлъ, но были далеко отъ мысли подѣлиться съ управленіемъ. Управленіе отписывало правленію о баснословныхъ контрактахъ, которые коммерческая часть вотъ-вотъ заключитъ съ русскими фабриками и заводами. Правленіе умиленно отвѣчало управленію, которое въ свою очередь, разсыпалось передъ коммерческой частью. Но болтовня болтовней, скажутъ легковѣрные люди, а контракты хотя-бы съ московскими мануфактуристами были заключены.

Какія свѣдѣнія относительно краснаго товара были даны изъ Харбина? Клятвенныя завѣренія, что дѣло пойдетъ, что китаецъ любитъ синій цвѣтъ и носитъ бязь, дрель и шелкъ. Долго ли продержались г.г. московскіе мануфактуристы, много ли дѣлъ они сдѣлали? Всѣ единогласно рѣшили, что съ Китаемъ работать рано, надо подождать, когда японская дешевка набьетъ ему оскомину, а дорога понизитъ тарифы, да и кстати нужно завести на фабрикахъ особые станки работающіе на ширину, потребную для китайца.

И вотъ только что отстроенные грандіозные ряды, обошедшіеся дорогѣ въ круглую сумму—представляютъ унылое и печальное зрѣлище—изъ цѣлаго ряда лавокъ занята одна—фирмой Викула Морозовъ; придетъ утромъ представитель фирмы, откроетъ для приличія складъ, почитаетъ газету, поговоритъ по телефону со знакомымъ и часика черезъ два закроетъ до слѣдующаго такого же дня.

Но не одни только торговые ряды являютъ изъ себя аравійскую пустыню, еще большую мерзость запустѣнія представляетъ когда то кипѣвшая жизнью, полупьяная, безшабашная, но коммерческая и торговая „пристань“ *). Теперь это безконечный рядъ заколоченныхъ деревянныхъ домовъ и лачугъ, среди которыхъ печально возвышаются кирпичныя стѣны сгорѣвшихъ или недостроенныхъ гигантовъ.

И толпа на улицахъ ужъ не та,—тридцатитысячный европейскій элементъ почти растворился въ двухсоттысячномъ китайскомъ населеніи. Объ административной части города—нечего и говорить, за исключеніемъ часовъ когда служащіе идутъ или возвращаются со службы — только вѣтеръ, вздымая тучи густой пыли, гуляетъ по пустыннымъ, скучнымъ и соннымъ улицамъ среди унылыхъ безжизненныхъ домовъ.

И кажется, что бродишь по городу, вымершему отъ чумы или отрытому изъ подъ пепла. Страшная разбросанность его еще болѣе способствуетъ впечатлѣнію запустѣнія и умиранія.

Въ униссонъ правительству этого страннаго города—Китайской вост. ж. дороги,—тянетъ и министерство иностранныхъ дѣлъ. Назначая консуловъ-дипломатовъ, не только чуждыхъ всему коммерческому дѣлу, но съ пренебреженіемъ относящихся къ дѣловому человѣку, оно добилось того, что консульство для обывателя нѣчто вродѣ участка, гдѣ выдаютъ виды, гдѣ судятъ, иногда налагаютъ штрафы, но ни въ коемъ случаѣ не способствуютъ нуждамъ русскаго элемента. Строго говоря, его и очень мало въ Харбинѣ... Перепись 1907 года, произведенная передъ пріѣздомъ И. П. Ши-

*) Такъ называется часть города, расположенная вдоль рѣки Сунгари.

пова, показала, что среди мужского населенія города Харбина 17.604 человѣка иностранныхъ подданныхъ и только 10.487 русскихъ. Двѣ трети послѣднихъ — служащіе дороги, среди которыхъ громадный процентъ лицъ не русскаго происхожденія. Выше я уже отмѣтилъ конкретные факты, но въ подтвержденіе можно еще сослаться на газету „Новый Край“, которая (въ № 142) пишетъ: „странное явленіе наблюдается въ читальнѣ желѣзнодорожнаго собранія. Большинство журналовъ и газетъ выписывается не на русскомъ языкѣ. Есть нѣмецкія, польскія, латышскія, литовскія, грузинскія и даже еврейскія. Очевидно, большая половина служащихъ дороги принадлежитъ къ этимъ національностямъ.

Это явленіе еще болѣе справедливо для горожанъ— русскихъ подданныхъ не служащихъ дороги — они сплошь или евреи или кавказцы, сравнительно немного поляковъ, еще меньше нѣмцевъ и почти нѣтъ настоящихъ русскихъ, за исключеніемъ бывшихъ сахалинцевъ или случайно застрявшихъ переселенцевъ.

Харбинскій биржевой комитетъ состоитъ поголовно изъ евреевъ. Во главѣ только что избраннаго городского общественнаго управленія—стоятъ полякъ, польскій еврей и просто еврей.

Что же касается до иностраннаго элемента, то за исключеніемъ сотни-другой коммерсантовъ и столькихъ же человѣкъ японцевъ—все остальное является сбродомъ, которому не нашлось мѣста въ болѣе цивилизованныхъ странахъ. Эти личности „конхойдятъ“ на всѣ руки и „ходя“ представляетъ для нихъ самый желанный объектъ. Конечно, это не служитъ на пользу русскаго дѣла: туземецъ, не имѣющій возможности разбираться—русскій ли это подданный или иностранецъ, сплошь и рядомъ имъ обманутый, составляетъ себѣ

далеко не лестное мнѣніе о способѣ веденія русскими коммерціи и при столкновеніи съ серьезными дѣловыми людьми въ лучшемъ случаѣ убѣгаетъ отъ нихъ.

Есть ли смыслъ вводить въ Харбинѣ и полосѣ отчужденія особое управленіе гражданской частью и городское *) общественное управленіе, расходуя на это около полумилліона народныхъ денегъ—отвѣтъ на это можетъ быть одинъ—конечно нѣтъ!

Мы имѣемъ въ Маньчжуріи сколько угодно разнороднаго начальства съ большими и малыми окладами, а равно и съ большими и малыми полномочіями, но мы не имѣемъ никакого представленія о томъ, для чего мы, русскіе, тамъ живемъ, какія наши задачи и какимъ способомъ мы до нихъ дойдемъ?

Все вмѣстѣ взятое является продуктомъ узкаго пониманія управленіемъ выгодъ дороги, дальностью застрявшаго почему-то въ Петербургѣ правленія и сплошь и рядомъ преступнымъ отношеніемъ къ своимъ обязанностямъ агентовъ дороги. А такъ какъ нѣтъ надежды на измѣненіе, то и будущность Харбина должна быть строго ограничена, какъ центръ управленія дорогою, и только. Всѣ болѣе широкіе взгляды прошлаго, когда мы владѣли выходомъ къ морю, измѣнились, согласно измѣненію политическихъ границъ Маньчжуріи и къ нимъ уже нѣтъ возврата.

*) Только что выбранное въ Харбинѣ городское общественное управленіе съ первыхъ шаговъ своей дѣятельности вступило въ рѣзкія пререканія съ управляющимъ гражданской частью К. В. ж. д. по самымъ ничтожнымъ поводамъ, въ будущемъ же ихъ предвидится очень много.

VIII.

Болѣе всего данный взглядъ справедливъ къ такимъ отдѣламъ управленія дороги, какъ отдѣлы—земельный и дипломатическій, представляющіе изъ себя архаическія учрежденія, пережитки постройки дороги и на столько по своей дѣятельности вредоносные, что требуютъ немедленной полнѣйшей реорганизаціи или даже совершенной ихъ ликвидаціи.

Земельный отдѣлъ дороги, по выраженію мѣстнаго обывателя „Харбинская консисторія", вѣдаетъ разнаго наименованія оброчными статьями дороги, при чемъ никто не знаетъ, въ томъ числѣ и самъ отдѣлъ, чѣмъ собственно руководствуется онъ въ своихъ нормахъ обложеній промысловъ и торговли, высотѣ арендныхъ ставокъ и т. д., такъ никакихъ утвержденныхъ нормъ и таксъ не существуетъ. Благодаря этому происходятъ весьма частыя и рѣзкія столкновенія между отдѣломъ и частными лицами, особенно съ коммерсантами, не соглашающимися добровольно уплачивать установленные отдѣломъ налоги, считая ихъ незаконными и произвольными поборами. Въ этихъ спорахъ до сего времени побѣдительницей выходила конечно желѣзная дорога, т. к. имѣя въ своемъ распоряженіи полицію, она принудительно заставляла протестантовъ и недовольныхъ подчиняться ея постановленіямъ.

Тягчайшимъ зломъ земельнаго отдѣла является земельная политика. На совѣсти его руководителей, вырабатывавшихъ положенія объ арендѣ лежитъ раззореніе очень многихъ лицъ, неусвоившихъ себѣ казун-

стическихъ тонкостей земельнаго положенія Китайской дороги и поймавшихся на ея спекуляціяхъ съ участками.

Толкованія управленіемъ дороги права аренды и формы заключаемыхъ договоровъ были настолько туманны, запутаны и неясны, что лица пріобрѣтавшіе за бѣшенныя деньги земельные участки, только впослѣдствіи узнавали, что они являются не собственниками, а ограниченными въ своихъ правахъ арендаторами. Въ договорѣ выработанномъ земельнымъ отдѣломъ—тщательно избѣгались слова—покупка—продажа—аренда, замѣняясь глухимъ и смутнымъ выраженіемъ—„пріобрѣтеніе".

Условія этого „пріобрѣтенія" были таковы, что ипотечный кредитъ являлся для обѣихъ сторонъ дѣломъ крайне рискованнымъ. Единственный возможный видъ его былъ—переводъ участка на имя кредитора и закладъ выстроенной на немъ недвижимости.

Но переводъ участка являлся дѣломъ очень сложнымъ и долгимъ, такъ какъ обусловливался непремѣннымъ согласіемъ на это дороги, а послѣднее являлось какъ бы монополіей Р. Китайскаго банка, заранѣе имъ заручившимся на *всѣ* подобные случаи. Въ силу этого—получалось, что когда заложенное въ банкѣ и не выкупленное имущество назначалось въ продажу—то земельный участокъ оставался неприкосновеннымъ и на торги поступали одни постройки иногда цѣнностью въ нѣсколько сотъ тысячъ рублей на сносъ.

При такихъ условіяхъ—торги были фикціей и все имущество за безцѣнокъ переходило въ руки банка, который и является сейчасъ владѣльцемъ почти всѣхъ промышленныхъ предпріятій Харбина.

Принимая же во вниманіе, что въ настоящее время Русско-Китайскій банкъ всецѣло перешелъ во фран-

цузскія руки, мы видимъ, что „насажденіе въ Маньчжуріи *русской* промышленности и культуры" ради которой существуетъ Китайская дор. и расходуются десятки милліоновъ русскихъ денегъ—фактически является насажденіемъ не русской, а *иностранной* промышленности и торговли.

Другое зло земельной политики дороги,—какъ я выше сказалъ—были спекуляціи съ участками.

Пользуясь тѣмъ, что во время войны спросъ на нихъ былъ очень большой, земельный отдѣлъ не только не пошелъ въ этомъ отношеніи на встрѣчу населенію Харбина, но наоборотъ воспользовался въ свою пользу. Будучи единственнымъ владѣльцемъ участковъ, онъ выпускалъ на торги крайне ограниченное число послѣднихъ," заставляя этимъ искусственно набивать цѣны.

До декабря 1903 г., т. е. до того момента, когда нужда въ участкахъ не чувствовалась такъ остро, и населеніе Харбина было незначительно,—отдѣлъ отдалъ съ торговъ изъ находившихся въ его распоряженіи земельнаго фонда: 875 участк., общей площадью въ 218.500 кв. саж. на сумму 1.091.200 р. или по средней цѣнѣ 5 р. 90 к. кв. с.

Съ декабря же этого года по декабрь 1906 г., не смотря на то, что въ [это время населеніе Харбина увеличилось по подсчету самого же отдѣла въ 7 разъ, было продано всего 260 уч., площадью въ 82.900 кв. с. на сумму 1.720.600 р., что составитъ среднюю цѣну за квадр. сажень 20 р. 78 коп.

Такимъ образомъ дорога „нажила" съ населенія 13 р. 88 коп. на сажень или всего 1.149.952 рубля.

И ради этой ничтожной при многомилліонномъ бюджетѣ дороги суммы—она создала почву для невѣроятной земельной вакханаліи и погребла въ Харбинскихъ болотахъ огромныя суммы частныхъ капиталовъ.

Какъ констатируетъ самъ земельный отдѣлъ въ своемъ докладѣ правленію дороги (16/XI 1906 г. № 2450)—60% общаго количества продажныхъ участковъ переходили во вторыя, третьи, четвертыя, пятыя, шестыя, седьмыя и даже восьмыя руки, благодаря чему цѣны доходили до баснословной высоты, достигая до 125 р. кв. саж. при средней *нормальной* цѣнѣ въ 5—6 рублей.

Петиція, поданная торговцами базаровъ Харбина И. П. Шипову въ бытность его тамъ, говоритъ тоже самое:

Аренда за базарные участки была до войны—75 коп., во время войны — 25 рублей, въ 1907 г. — 15 рублей, нормальная же цѣна 1 р. 75 коп. При этомъ надо замѣтить, что арендаторы обязуются по окончаніи срока аренды сносить возведенныя ими постройки, что конечно не гарантируетъ затраченнаго капитала, а потому теряется смыслъ вкладывать деньги на болѣе фундаментальныя постройки.

Въ результатѣ этой спекуляціи, какъ свидѣтельствуетъ упомянутый докладъ, населеніе Харбина затратило на земельные участки свыше 10 милліоновъ рублей и на застройку ихъ—не менѣе 45 милліоновъ.

Эти бѣшенныя суммы—совершенно мертвый и похороненный капиталъ.

Петиція поданная И. П. Шипову жалуется, что несмотря на большія деньги, взимаемыя земельнымъ отдѣломъ—базары не замощены, послѣ дождей—невылазная грязь, нѣтъ никакихъ противопожарныхъ средствъ. То же самое справедливо и по отношенію ко всему городу — мостовыя деньги (на замощенье улицъ) — взысканы со всѣхъ домовладѣльцевъ и даже торговцевъ давно,—но Харбинскія улицы до сихъ поръ представляютъ изъ себя рядъ глубокихъ ямъ и промоинъ,

перемежающихся съ грудами камней. Освѣщеніе самое жалкое. Водопровода — нѣтъ. Санитарная часть — въ ужасающемъ состояніи; послѣ малѣйшаго дождя—улицы представляютъ изъ себя сплошныя топкія, вонючія и гніющія болота...

Такова дѣятельность земельнаго отдѣла управленія Китайской в. ж. д., что же касается до чисто формальной стороны ея, то—сложное и медлительное дѣлопроизводство, особыя формы, установленія и обычаи являющіеся индивидуальнымъ измышленіемъ руководителей этого отдѣла и воскресающія порядки „земскаго суда добраго стараго времени“ или дореформенной консисторіи ведутъ только къ тому, что какой нибудь несчастный китаецъ для того чтобы получить билетъ на право мелочной торговли,—заплативъ предварительно приличную сумму, скитается безрезультатно отъ одного стола къ другому безъ преувеличенія цѣлые мѣсяца; пренебрежительное, больше скажу, преднамѣренно враждебное отношеніе къ китайскому населенію, захваты участковъ дорогѣ не принадлежащихъ и даже въ полосу отчужденія не входящихъ, — словомъ все создаетъ вокругъ этого отдѣла не благопріятную тяжелую атмосферу, тѣмъ болѣе тяжелую, что никакихъ аппелляціонныхъ инстанцій по отношенію къ нему не существуетъ.

Теперь остается еще указать на существованіе при управленіи дороги „дипломатическаго“ отдѣла — «по сношенію съ Китайскими властями» со существующимъ при немъ смѣшаннымъ Русско-Китайскимъ судомъ.

Соотношенія концессіонныхъ правъ общества Китайской дороги и суверенныхъ правъ Китая застыли въ той формѣ, которая могла слабо удовлетворять въ періодъ заселенія Харбина и постройки дороги, но во

всякомъ случаѣ и ни въ какомъ отношеніи не удовлетворяетъ въ настоящее время.

Квази—дипломатическій отдѣлъ управленія является этимъ застывшимъ архаизмомъ, существованіе котораго ничѣмъ не оправдывается и только поддерживаетъ тѣ «переплеты и неразбериху», которыхъ въ управленіи дороги и такъ уже достаточно.

Для цѣлей «сношенія съ Китайскими властями онъ не можетъ удовлетворять потому, что въ силу разныхъ обстоятельствъ эти власти въ лицѣ Вице-Короля Маньчжуріи разорвали съ нимъ сношенія и не желаютъ ихъ возобновлять, да наконецъ для этого сущетвуютъ не частные вольнонаемные чиновники же лѣзнодорожнаго общества, съ подмоченной притомъ репутаціей *), а представители Императорскаго правительства въ лицѣ консуловъ.

Тоже самое можно сказать и въ отношеніи смѣшаннаго Русско-Китайскаго суда.

Существованіе его было бы понятно, если въ Харбинѣ не было бы нашего консульскаго суда, разбирающаго дѣла того же самаго (Гражданскаго) характера. При спорѣ гражданскаго свойства между русскими и китайцами, получается иногда невѣроятная картина: одно и то же дѣло разбирается одновременно въ двухъ инстанціяхъ—у консула, большей частью по жалобѣ китайца и у завѣдующаго дипломатическимъ отдѣломъ г. Даніэля, по жалобѣ русскаго. Почти всегда выносится два противоположныхъ рѣшенія—Консулъ обыкновенно рѣшаетъ въ пользу китайцевъ, а г. Даніэль обратно. Найти выходъ изъ этого положенія представ-

*) Пресса Д. Востока, да и столичная, отмѣтила фактъ, что г. Даніэль—глава дипломатическаго отдѣла обвиняется въ различныхъ злоупотребленіяхъ съ лѣсными концессіями на сумму около 1½ милліона рублей.

ляется большимъ искусствомъ, но въ силу разныхъ обстоятельствъ рѣшеніе вынесенное г. Даніэлемъ превалируетъ, такъ оно немедленно приводится въ исполненіе. Не забудьте, что въ Харбинѣ существуютъ еще особый окружный и мировой суды, и административно уголовная власть завѣдующаго гражданской частью.

И все это для русскаго населенія полосы отчужденія, едва-ли равняющагося въ настоящее время 50.000 человѣкъ!

Иностранцы рѣшительно игнорируютъ всѣ эти служебныя инстанціи и предпочитаютъ обращаться въ консульскій судъ своей національности, не останавливаясь для этого передъ поѣздкой въ Мукденъ.

Какъ отражается подобная постановка судебнаго отдѣла на мѣстной жизни, насколько она является гарантіей имущественной безопасности и обезпечиваетъ правильное развитіе торговли и промышленности—ясно и безъ особыхъ объясненій.

Наконецъ въ вѣдѣніи дипломатическаго отдѣла, совершенно уже непонятно, оставлено завѣдываніе лѣсными концессіями и угодіями. Это область въ которой какъ теперь, обнаружилось, въ теченіи ряда лѣтъ происходили крупныя злоупотребленія, а потому слѣдуетъ нѣсколько подробнѣе остановиться на «лѣсной» дѣятельности г. Даніэля и ввѣреннаго ему отдѣла.

Еще въ періодъ постройки, дорога пріобрѣла черезъ генерала Дчжа-о-мянъ право на громадныя лѣсныя концессіи на р. Сунгари въ Гиринскомъ лѣсничествѣ (Хуланьхэ). Хотя щедраго генерала сейчасъ же убрали и Китай сталъ оспаривать это право, но тогда мы были въ ореолѣ своего могущества и весь споръ сводился только къ безконечнымъ разговорамъ, а подъ шумокъ послѣднихъ дорога прихватила лѣсныхъ площадей даже больше чѣмъ было отведено и роздало

эти концессіи кому только было можно, обусловивъ и обезпечивъ ихъ поставками лѣса на дорогу. Какъ производились эти поставки видно изъ того, что контроль сдѣлалъ на одного г. Даніэля начетъ въ двѣсти съ лишнимъ тысячъ рублей; всѣ склады дороги были завалены круглымъ лѣсомъ, который какъ это выяснилось оказался годнымъ только на дрова, никто не хотѣлъ вѣрить, что изъ полумилліоннаго запаса нельзя было выбрать и нѣсколькихъ тысячъ для распиловки на вагонныя подѣлки, однако спеціально назначенныя комиссіи подтвердили этотъ горестный фактъ; за неимѣніемъ подходящаго качества лѣса пришлось даже пріостановить работу лѣсопилки. Насколько широко и безалаберно велись эти заготовки можно судить по тому, что стоимость одной партіи круглаго лѣса съ доставкой его къ берегу обошлась въ 157.000 руб.. а сплавъ его, притомъ самымъ примитивнымъ способомъ, безъ вязки даже въ плоты стоилъ болѣе 200.000 рубл. Одновременно съ началомъ эксплоатаціи дороги, многіе подрядчики и коммерсанты тѣмъ или другимъ способомъ пріобрѣли отъ китайцевъ концессіонные лѣсные участки, лежавшіе вдаль восточной вѣтки дороги.

Г. Даніэль, вѣдавшій лѣсными заготовками—увидѣлъ въ новыхъ концессіонерахъ опасныхъ конкурентовъ, т. к. они могли поставлять на дорогу лѣсъ по гораздо меньшимъ цѣнамъ, чѣмъ „дипломатическій отдѣлъ“. Дабы не допустить этого, были нажаты всѣ пружины, чтобы поставить лѣсниковъ восточнаго участка въ тарифномъ отношеніи въ такія условія, при которыхъ и думать нельзя было о соперничествѣ. Однако и послѣдніе оказались „дѣльцами“ и сразу схватили быка за рога, заинтересовавъ въ своихъ концессіяхъ лицъ, такъ или иначе близко стоявшихъ къ

дѣлу управленія дорогой. Такъ напримѣръ—г. Скидельскій, взявъ на себя одну изъ наиболѣе крупныхъ подобныхъ концессій принялъ къ себѣ въ компаніоны инженера Хорватъ, служившаго на Уссурійской дорогѣ—брата управляющаго Китайской дорогой. Черезъ нѣкоторое время эта концессія была переуступлена управленію дороги, которая моментально измѣнила по отношенію къ ней свою тарифную политику, предоставивъ самыя невѣроятныя льготы, ссуды и рефакціи и т. д.

Въ общемъ дѣло лѣсныхъ заготовокъ Китайской дор. страшно запутано, вѣдаетъ ими и матеріальная служба, вѣдаетъ и дипломатическій отдѣлъ, упорно не желающій выпустить ихъ изъ своихъ рукъ. Благодаря этому и въ данной области происходятъ крупные такіе же конфликты и недоразумѣнія, какъ и въ другихъ. Мѣстная пресса, даже благосклоннаго къ дорогѣ лагеря,—и та все время отмѣчала анахронизмъ этого отдѣла съ его агентами ѣздящими въ Пекинъ, но результаты работы которыхъ остаются тайной. (Новый Край.), а между тѣмъ въ бюджетѣ „дипломатическаго“ отдѣла въ 1907 году были такіе напримѣръ расходы какъ на содержаніе иностранныхъ бюро въ Харбинѣ Гиринскаго—75.000 рублей, Цицикарскаго—50.000 руб., на пріемъ китайскихъ властей 5.000 рублей и т. д. Можетъ быть въ началѣ когда мы мечтали о грандіозныхъ планахъ въ Маньчжуріи, эти расходы имѣли бы свой смыслъ, такъ какъ ими достигалась извѣстная политическая цѣль, но въ настоящее же время они послѣдней не могутъ имѣть. Пріемомъ десятковъ китайскихъ чиновниковъ и т. п. затратами расположеніе населенія не купишь, когда на ряду съ этимъ грубо попираются его основныя права и законы, если это населеніе бѣдно, и безсовѣстно эксплоатируютъ и „доятъ“ его, если оно имѣетъ деньги.

О другихъ „вызываемыхъ особыми условіями“ отдѣлахъ управленія дороги, говорить много не приходится.

Горный—вся дѣятельность его въ прошломъ, до войны; что же касается до настоящаго времени, то извѣстно лишь, что дѣятелей его одного за другимъ отдаютъ подъ судъ. Такъ, въ 1907 году судили администрацію Джалайнорскихъ копей за поджогъ (оправдали), судили высшую администрацію отдѣла за поджогъ же (первый судъ—приговорилъ къ смертной казни, второй судъ—оправдалъ) и наконецъ предстоитъ новый судъ—за подлоги и т. п. дѣянія, обнаруженные контролемъ. При разслѣдованіи послѣднихъ оказалось, что не брезговали поддѣлывать счета даже на мелочныя суммы—такъ напр. Т. Д. Чуринъ оффиціально заявилъ, что счетъ на 1.800 рублей за цементъ подложный, по копировальнымъ книгамъ фирмы за этимъ числомъ и номеромъ значится пустяковый счетъ красному кресту.

Рѣчное судоходство—за неимѣніемъ денегъ фактически не функціонируетъ, въ навигацію 1907 года—шесть пароходовъ и болѣе половины баржъ не могли быть отремонтированы и стояли въ затонѣ. Остальные хотя и работали, но по словамъ Харбинскаго корреспондента газ. „Сибирь“ (№ 62) —охранные крейсера занимались увеселительными прогулками съ дамами, еще чаще съ дѣвицами изъ „Колхиды“, „Альгамбры“ и подобныхъ эдемовъ, а грузовые—буксировали противъ теченія китайскія джонки, о чемъ впрочемъ нѣтъ записей въ шканечныхъ журналахъ, да и въ приходныхъ денежныхъ книгахъ.

По особой смѣтѣ „обязательныхъ расходовъ“ проходитъ содержаніе учебнаго отдѣла, церквей и богадѣленъ, обошедшееся дорогѣ въ 1907 г. въ 269.457 р.

Въ отношеніи учебнаго отдѣла слѣдуетъ указать,

что истекшій годъ почти сплошь прошелъ въ громкихъ публичныхъ скандалахъ и безобразныхъ столкновеніяхъ между учительскимъ и служительскимъ персоналомъ и завѣдующимъ отдѣломъ.

Постановка преподаванія, отношеніе къ учащимся и внутреннія распорядки въ школьныхъ интернатахъ по заявленіямъ родителей—самые отрицательные и вызываютъ на страницахъ мѣстныхъ газетъ рѣзкія и страстные филиппики.

Что же касается до церковнаго дѣла, то о немъ можно судить по ниже слѣдующему циркуляру.

4 апрѣля 1907 г. (№ 362) благочинный церквей дороги обратился ко всѣмъ подвѣдомственнымъ ему священникамъ: „вслѣдствіе отношенія канцеляріи управленія Китайской В. ж. д. за № 4917, предлагаю вамъ болѣе озаботиться о точномъ и неуклонномъ исполненіи своихъ обязанностей по удовлетворенію духовныхъ потребностей православнаго населенія".

„Къ особымъ условіямъ эксплоатаціи" надо отнести и изданія дорогой газетъ: русской—Харбинскаго Вѣстника, и Китайской—Юнь-дун-бао, поглощающіе 323325 р. въ годъ. Доходы отъ этихъ газетъ крайне ничтожны, такъ какъ газетъ, почти никто не читаетъ; русскую—потому что не смотря на болѣе чѣмъ приличные оклады редакціи и высокіе гонорары сотрудникамъ, газета ведется неумѣло, безталантно, скучна, безцвѣтна, высокапарно—оффиціозна и никого не интересуетъ; Китайскую—по тѣмъ же самымъ основаніямъ. Предполагалось еще изданіе Монгольской газеты и даже книгоиздательство на монгольскомъ языкѣ, но къ счастью эта затѣя не осуществилась, дѣло ограничилось затратами (правда крупными) на выписанные шрифта, которые теперь лежатъ безъ употребленія и благополучно подвергаются ржавчинѣ.

IX.

Чтобы вполнѣ закончить картину дѣятельности и внутренняго состоянія Китайско-В. ж. д. слѣдуетъ сказать нѣсколько словъ о положеніи служащихъ дороги, не принадлежащихъ къ рангу начальства.

Громадное большинство ихъ получаетъ крайне мизерное, почти нищенское содержаніе, которое подъ предлогомъ „экономіи“ стараются еще урѣзать, при этомъ изъ жалованья съ мелкихъ служащихъ производятъ усиленные вычеты положительно за все: за ремонтъ квартиры, за разбитое вѣтромъ стекло, за изношенный сапогъ, выданный служащему въ 1904 г. срокомъ на 2 года и т. д.

Цѣны за все назначаются максимальныя, напр. за разбитое стекло, стоющее 30 к., взыскивается 70 коп. и пр.

Тѣ служащіе, кому полагается казенное обмундированіе получаютъ его крайне неаккуратно, и въ такомъ видѣ, что оно пригодно для чего угодно, но только не для носки. Служащимъ телеграфа обмундированіе на 1907 г.—выдали въ концѣ того же года, причемъ это были не тужурки, а что то среднее между мѣшками и и лантухами.

Отпуска и пособія для мелкихъ сошекъ почти не существуетъ. Первыя разрѣшаются лишь тогда, когда соотвѣтствующее начальство найдетъ возможнымъ, а не тогда когда онъ нуженъ, что же касается до пособій ввиду болѣзни и т. п. причинамъ, то о размѣрѣ ихъ можно судить по слѣдующему извѣстному мнѣ

факту: агентъ служилъ на дорогѣ съ 1899 г., получая окладъ 75 руб. въ мѣс. нажилъ неврастенію въ такой формѣ, что временно потерялъ трудоспособность, уволился по болѣзни отъ службы и получилъ пособіе... 225 р. Другой фактъ—въ 1907 г. умираетъ нач. сл. тяги инженеръ Кричевскій, служившій на дорогѣ съ 1903 г. и получавшій окладъ 15000 р., семьѣ его выдается единовременное пособіе въ... 15000 рублей.

Далѣе распространяться на эту тему не приходится. Коснусь въ немногихъ словахъ нравственной стороны положенія мелкихъ служащихъ.

Власть вообще опасная вещь, но для слабыхъ головъ и ничтожныхъ душъ она прямо губительна. Вчера еще скромный, хотя и ничтожный человѣкъ, заполучивъ въ руки власть, точно срывается съ цѣпи, обращается въ несноснаго и дрянного самодура. А ихъ особенно много на Китайской дорогѣ. Опять чтобы не тратить лишнихъ словъ приведу два-три факта: на ст. Ханьдаохецзы завѣдующій кондукторскими бригадами г. Бобовъ заставилъ кондуктора Никитенко обрить бороду. „Иначе я отставлю тебя отъ поѣзда“,—заявилъ маньчжурскій „преобразователь“.

Завѣдующій кондукторскими бригадами—чинъ не особенно большой; начальникъ службы эксплоатаціи—это уже Юпитеръ: четыре телеграфиста имѣли неосторожность обратиться къ нему съ просьбой, не найдетъ ли онъ возможнымъ какимъ-либо путемъ увеличить ихъ 30 руб. содержаніе. Аудіенція длившаяся 10 минутъ была сплошной насмѣшкой надъ 4-мя „чиновниками“ и закончилась словами; „я больше разговаривать съ вами не желаю! Убирайтесь!“

На ст. Цицикаръ телеграфистъ по ошибкѣ далъ г. нач. участка пути не тотъ номеръ телефона, который у него просили. Находившійся въ этой квартирѣ кон-

тролеръ телеграфа шт. кап. Алехинъ пригрозилъ, что будетъ впредь „за это бить морду".

Такихъ фактовъ рисующихъ положеніе на Кит. Вост. ж. д. мелкой сошки, безправной, унижаемой и оскорбляемой всякимъ сумасброднымъ „преобразователемъ" тысячи.

Съ другой стороны еще—какихъ только обязанностей не взваливаютъ на плечи долготерпѣливому китайскому агенту г.г. начальствующіе! эти господа не постыдились изыскать въ виду большого сокращенія въ управленіи дороги штата сторожей и разсыльныхъ, новый способъ разноски пакетовъ и всякой корреспонденціи, пребывающей съ линіи въ управленіе:—для разноски по службамъ и отдѣламъ привлечены всѣ агенты-конторщики и счетоводы по очереди отъ каждой службы.

Не лучше и приказъ отданный однимъ изъ нач. отдѣленій сл. путей о томъ, чтобы вынутыя негодныя шпалы возить вагонеткой къ ближайшей казармѣ штатными рабочими, по окончаніи ими работъ. Нелѣпость и безчеловѣчность подобнаго приказа прямо-таки изумительны. Послѣ долгаго, утомительнаго рабочаго дня, рабочіе должны еще нагружать шпалы на вагонетки и везти ихъ къ казармамъ, иногда расположенной за 4—5 вер. отъ жилища.

А вотъ еще одна картинка порядковъ этой дороги. Не такъ давно формировался штатъ служащихъ для составленія военнаго отчета. Казалось бы, надо было обратиться за услугами къ бывшимъ служащимъ жел. дор., какъ къ людямъ опытнымъ въ этомъ дѣлѣ. Но желѣзнодорожное начальство, отказавъ этимъ лицамъ, принимало на службу лицъ, не имѣющихъ никакого представленія о желѣзно-дорожной службѣ.

Мало того, на дорогѣ замѣчается наклонность рас-

поряжаться людьми, вопреки ихъ способностямъ и спеціальности. Такъ, должности старшихъ и младшихъ дорожныхъ мастеровъ, чертежниковъ, смотрителей зданій, спеціально предназначенныя министерствомъ для лицъ съ среднимъ или хотя-бы съ низшимъ техническимъ образованіемъ, въ большинствѣ случаевъ предоставлены людямъ безъ всякой спеціальной подготовки, а въ то же время техники и спеціалисты сидятъ за конторской работой.

Произволъ и возможность безнаказанно творить все, что вздумается — на Китайской дор. поражаютъ своей громадностью, особенно въ дѣлѣ „экономіи“ и „сокращенія штатовъ“. Вотъ уже второй годъ, какъ изъ многочисленныхъ службъ и отдѣловъ ея попрежнему подъ видомъ обязательнаго сокращенія за недостаткомъ средствъ штатовъ, гонятъ мелкихъ сошекъ, принимая на освободившіяся мѣста новыхъ, въ большинствѣ, какъ водится, по родству, свойству и протекціи. Но и уволенные не избавлены отъ издѣвательствъ. Промытаривъ ихъ достаточно времени съ полученіемъ расчета, дорога выпроваживаетъ своихъ заштатныхъ служащихъ съ необыкновенной и нигдѣ еще не слыханной заботливостью, придумавъ совершенно новый способъ контроля надъ тѣмъ, куда и дѣйствительно ли поѣдетъ служащій, оставленный за штатомъ: оставили человѣка за штатомъ, полагается ему билетъ 2-го класса по чужимъ дорогамъ, а управленіе любезно, вмѣсто билета, вручаетъ ему записочку къ г. Неліусу нач. ст. „Маньчжурія“, который купитъ билетъ 3 кл., присмотритъ за тѣмъ, чтобы служащій сѣлъ въ вагонъ, и донесетъ: „NN отправился въ Одессу!“...

Только на этой почвѣ и могла родиться полная воплемъ отчаянія телеграмма станціоннаго сторожа Евгеніевки Алексѣя Крючка на имя министра Финан-

совъ, появившаяся впослѣдствіи на страницахъ Владивостокскихъ газетъ. Привожу ея начало и конецъ, отбрасывая подробности:

„Ваше Превосходительство, беззаконному произволу начальства Кит. дор. нѣтъ границъ. Газеты тщетно ежедневно отмѣчаютъ незаконныя продѣлки всякихъ начальниковъ и помощниковъ. Младшихъ служащихъ считаютъ лишенными правъ состоянія, расчитывая, что до Бога высоко, до Царя далеко. Судиться надо средства, годы времени; большинство стонетъ и покоряется. Отнимаю у семьи послѣдніе гроши, чтобы просить защиты вашей.... Власть ваша велика, умоляю. заступитесь, прикажите разслѣдовать дѣло и поступить по закону и общимъ положеніямъ дорогъ. Подобныхъ мнѣ много. Тысячи мелкихъ людей обездоленныхъ большимъ и малымъ начальствомъ кит. дороги, съ благодарностью помянутъ имя ваше въ молитвахъ".

Сторожъ Алексѣй Крючекъ ошибся: власть г. Министра Финансовъ на Китайской дорогѣ не помогла— сторожъ, какъ всегда, оказался виноватымъ и былъ уволенъ.

Дорога стремилась къ экономіи!

X.

„Экономія" на Китайской дорогѣ вообще великое слово. Ради нее 33 счастливца, получающихъ и безъ того не маленькое содержаніе, раздѣлили въ 1907 г. между собою 51.500 рублей подъ видомъ „лично присвоенныхъ".

Ради нея вносились въ смѣту 1907 г. такія ассигнованія—беру на выдержку, — на расходы по желѣзнодорожнымъ съѣздамъ, коммисіямъ и конференціямъ— 26000 рублей, на обработку вопросовъ желѣзно-дорожнаго хозяйства — 8070 рублей, на содержаніе въ

исправности оружія и происхожденія курса стрѣльбы (котораго никогда не было)—2000 р., на содержаніе и ремонтъ гостинницы 16.000 р. *), на канцелярскіе расходы 179.300 р., на содержаніе при управляющемъ дорогой отставного генерала въ качествѣ „агента для особыхъ порученій"—7000 р., (каковую должность съ такимъ же, если не большимъ успѣхомъ, можно было предоставить не столь сановному лицу и при въ половину меньшемъ окладѣ). Ради нея, вѣроятно, производились такія знаменитыя коммерческія операціи, какъ мясная и продовольственная. Остановлюсь вкратцѣ на нихъ, такъ какъ свѣдѣній объ этомъ въ печати еще не было.

Начало мясной операціи извѣстной подъ именемъ „Робакидзе-Барскій" лежитъ въ періодѣ военнаго времени, когда служащіе дороги страшно нуждались въ не дорогомъ мясѣ. По мысли и иниціативѣ одного изъ заправилъ дороги нѣкоему еврею Барскому (не агентъ) и ссыльно-поселенцу Робакидзе былъ предоставленъ цѣлый рядъ льготъ для привоза скота въ Харбинъ, а именно: артельщики дороги по указаніямъ Барскаго расплачивались деньгами дороги съ монголами за доставленный скотъ, скотъ этотъ въ особо и щедро предоставленныхъ вагонахъ (что въ то время являлось для другихъ недоступнымъ) безплатно перевозился въ Харбинъ и поступалъ въ загонные двора. Сейчасъ же подъ этотъ скотъ (купленный на деньги дороги, перевезенный безплатно) выдавалась Барскому крупная ссуда, кромѣ того для постройки лавокъ ему предоставлялись безплатно участки земли и лѣсъ, а также безплатно же отводились пастбища. Единственное условіе, поставлен-

*) Гостинница только проэктировалась, выстроенное же для нея зданіе отошло подъ управленіе генеральнаго консула.

ное Барскому было обязательство продавать служащимъ дороги мясо по опредѣленной цѣнѣ. Однако и этого не было сдѣлано — мясо продавалось по произвольной цѣнѣ частнымъ лицамъ, а служащіе дороги остались въ старомъ положеніи. Въ концѣ-концовъ скотъ пропалъ, ссуда (свыше 100 тысячъ рублей) авансы, стоимость скота—погашены не были и дорога явилась владѣтельницей исполнительнаго листа на 200 тысячъ рублей. Барскій скрылся и по слухамъ находится въ Берлинѣ, а компаніонъ его вышелъ изъ воды сухимъ, такъ какъ по договору за все отвѣчалъ Барскій. Вся эта операція прошла благодаря поддержки вліятельныхъ на дорогѣ лицъ, вопреки противодѣйствію бывшаго завѣдующаго коммерческой частью дороги К. П. Лазарева, который послѣ заключенія договора съ Барскимъ—немедленно подалъ въ отставку. Почти въ такомъ же родѣ было предпріятіе и съ такъ называемымъ продовольственнымъ комитетомъ, учрежденіемъ ненаходившимся ни подъ чьимъ контролемъ и никому собственно не подчиненнымъ, а между тѣмъ обошедшимся въ громадную сумму. Конечнымъ результатомъ подобныхъ предпріятій естественно должны были явиться пожары учрежденій, управленій, но вѣроятно всѣ ихъ дѣятели, до сего времени благодушествующіе на своихъ мѣстахъ, еслибы это кому нибудь потребовалось, могли бы кое что возстановить въ своей памяти...

XI.

Ближайшимъ результатомъ неудачной постановки эксплоатаціонной части и хаотическихъ порядковъ Китайской Вост. жел. дороги служитъ ея бездоходность, въ частности же малое число ея платныхъ перевозокъ

и огромная цифра служебныхъ. Это признаетъ самъ Начальникъ коммерческой части дороги въ своемъ докладѣ на имя Управляющаго (18—5, 1907 года). Дѣйствительно, если сравнить результаты эксплоатаціи Китайской Восточной жел. дороги съ дорогами Россійскими — разница не въ пользу первой получается поразительная:

Количество частныхъ грузовъ въ тыс. п.:

	Полѣсск. жел. дор.	Харьковск. Ник. жел. дор.	Китайск. Вост. жел. дор.
Протяженіе	1656 вер.	1434 вер.	1617 вер.
	142,157,1	418,054,2	14,118,2

Количество служебныхъ грузовъ въ т. п.

38,162,1	18,602,7	142,576,6

% отношеніе служебныхъ грузовъ къ перевозкамъ частныхъ:

26,8%	4,5%	1009,9%

Эту послѣднюю цифру я особенно отмѣчаю, принимая во вниманіе, что служебныя перевозки составляютъ въ 142,576,6 и въ 1906 году 124,255,3 тыс. пудовъ. За 1907 годъ точной цифры еще нѣтъ, но она приблизительно равна предыдущимъ. Позволю себѣ процитировать нѣкоторыя строки изъ указаннаго мною выше доклада, нетребующіе особенныхъ коментарій. Такъ, въ одномъ мѣстѣ доклада читаемъ: „особое вниманіе на себя обращаетъ перевозка въ громадномъ количествѣ лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и наводитъ на сомнѣніе, что и эти грузы едва-ли цѣликомъ перевезены для нуждъ дороги". Еще далѣе—...„усматривается, что служебные и хлѣбные грузы, привозимые на Западный участокъ дороги со станцій Цицикаръ,

Фулярди, Маньгоу и Харбинъ—продаются и при томъ дешевле рыночныхъ цѣнъ".

Одинъ изъ ревизоровъ станціоннаго счетоводства въ своемъ рапортѣ докладываетъ, что начиная съ 1903 г. онъ напрасно борется съ этимъ явленіемъ. Нѣтъ, по его словамъ, службы которая не выдавала бы нарядовъ на служебную перевозку такихъ грузовъ, которые открыто идутъ для пополненія запаса товаровъ въ лавкахъ подрядчиковъ. При этомъ, указываетъ онъ,—малѣйшая неисправность въ перевозкѣ и подрядчики, воспользовавшіеся даровымъ провозомъ груза—передаютъ акты другимъ (подставнымъ) лицамъ для возбужденія претензіонныхъ дѣлъ, которые въ громадномъ большинствѣ случаевъ рѣшаются въ ихъ пользу. (Дѣло Полтарацкаго)

Другой ревизоръ по этому поводу пишетъ, что цѣлый рядъ службъ—какъ напр. матерьяльная, горный отдѣлъ и др. при явномъ потворствѣ агентовъ движенія не желаютъ выдавать платежныя росписки, а выдаютъ наряды (краснаго цвѣта) на служебныя перевозки. О томъ, что везется подъ этой рубрикой—онъ беретъ на выдержку одинъ изъ безчисленныхъ актовъ, составленныхъ имъ по этому поводу:—Нарядъ данъ горнымъ отдѣломъ на перевозку 564 пудовъ разныхъ служебныхъ грузовъ. При освидѣтельствованіи оказалось: сардинъ:—198 пуд. масла—19 пуд. пикули—64 пуд. бисквиты—5 пуд. шеколадъ—100 пуд. сыръ рокфоръ—18 пуд. сыръ швейц.—158 пуд. Всего 563 пуда.

Въ данномъ случаѣ крайне интересно, что горный отдѣлъ представляя свои объясненія по этому поводу мотивировалъ выдачу наряда—что „шла провизія для рабочихъ, которые голодали!" Счастливые однако эти рабочіе, если для утоленія голода имъ требовались сыръ—рокфоръ и пикули!

Не нужно, конечно объяснять, что злоупотребленія съ служебными нарядами и платежными росписками значительно уменьшали выручку дороги.

Дать точную цифровую картину доходности ея за 1907 г. къ сожалѣнію невозможно, ввиду того, что въ мартѣ текущаго года *окончательная* выручка выяснилась за январь, апрѣль и іюнь мѣсяца; почему именно за эти, почему февраль и мартъ мѣсяца болѣе ранніе чѣмъ іюнь—не дали окончательной цифры—это тайна счетоводства Китайской дороги.

По приблизительному однако подсчету разница между доходомъ ожидавшимся по смѣтѣ и дѣйствительнымъ—получилась около 5.000,000 рублей не въ пользу смѣты.

За отсутствіемъ точныхъ отчетовъ о выручкѣ—приходится судить о дѣятельности дороги по ея смѣтамъ, хотя и съ немалыми погрѣшностями, но все же отражающими общую картину. Сравнивая смѣты 1906, 1907 и 1908 годовъ—получимъ, *въ тысяч. пудовъ*:

	1906.	1907.	1908.
Число перевезенныхъ платныхъ пассажировъ всяк. рода	2.600.	2.000.	1335.
Количество перевезеннаго багажа	300.	900.	276.
Количество перевезенныхъ грузовъ по тариф. больш. скор.	500.	500.	250.
Количество перевезен. грузовъ по тариф. мал. скор., включая воинск. перевозки .	75.000.	35.000.	27.500.
Или *въ тысячахъ рублей*:			
Число перевезен. платн. пассажир. всяк. рода.	4.168.	4.309.	4.183.
Количество перевезен. багажа	140.	414.	145.

	1906.	1907.	1908.
Количество перевезен. грузовъ мал. скор.	20.700.	10.129.	9.470
Валовой доходъ по всѣмъ статьямъ смѣты	25.720.	21.425.	15.857.
Общій расходъ по всѣмъ статьямъ смѣты	30.193.	21.240.	17.905.

Эти цифры получаютъ еще болѣе безотрадный характеръ, если посмотрѣть изъ какихъ статей слагается не столь уже много милліонный валовой доходъ.

Приходится за неимѣніемъ данныхъ за 1907 г. ограничиться отчетомъ по выручкѣ 1906 года.

Въ немъ мы находимъ въ тысячахъ рублей:

Пассажир. по общимъ тариф. и другимъ во всѣхъ поѣздахъ	4.168.
Багажъ	540.
Грузы большой скорости	339.
„ малой „	7.514.
Воинскія перевозки	8.407.
Разные доходы (I, II и III отд. смѣты)	2.991.
Служебныя перевозки всякія . . .	2.500.
Итого . .	26.462.

Однако, принимая во вниманіе, что воинскія и служебныя перевозки нельзя считать дѣйствительнымъ доходомъ дороги, такъ какъ это просто бухгалтерское распредѣленіе суммъ государственнаго казначейства, мы получаемъ, что настоящая валовая выручка дороги равняется 15.554 тысяч. рублей при общемъ расходѣ на дорогу въ 1906 году 43.126.990 рублей.

Такимъ образомъ въ теченіи только трехъ послѣднихъ лѣтъ государству пришлось уплатить изъ своего

кармана за довольно проблематичное удовольствіе владѣть дорогой около 60.000.000 рублей.

Сумма, о которой даже страшно подумать!

Не надо быть спеціалистомъ желѣзнодорожнаго дѣла, не надо даже знать подробностей той неурядицы, которая творится на дорогѣ—нужно хоть немного вдумчиво отнестись къ сухимъ цифрамъ смѣты на 1908 годъ—чтобы передъ глазами каждаго, угрожающе и ярко встала картина ужасной Китайско-Восточной желѣзнодорожной нелѣпицы.

Для чего, для какой потребы идутъ народные милліоны?

Для того, чтобы при 27.500 тыс. пуд. грузовъ мал. скор. перевезти одновременно 91.300 тыс. пуд. служебныхъ (въ 1907 г. разница была еще больше при 35.000 тыс. пуд. платныхъ грузовъ 149.000 тыс. служ.), чтобы средняя погрузка товарнаго вагона была бы не болѣе 333 пуд. чтобы при пробѣгѣ паровозовъ во всѣхъ поѣздахъ въ 5624 тыс. вер., маневровыхъ пробѣговъ было 2045 тыс. верстъ.

Можно ли послѣ этого говорить о какомъ бы то ни было значеніи этой дороги, въ особенности же коммерческомъ?

Неуспѣхомъ нашимъ въ Маньчжуріи мы обязаны бюрократическому производству дѣла во всѣхъ отдѣлахъ управленія дороги, полнымъ пренебреженіемъ интересовъ частныхъ лицъ, высокимъ и путаннымъ тарифомъ, неумѣнію руководителей дѣлъ огромнаго рельсового пути понять, что требуется въ данный моментъ, а главное безконтрольнымъ и не отчетнымъ хозяйничаньемъ подъ спасительнымъ покровомъ тайны и „не подлежитъ оглашенію“.

Многіе думаютъ, что уничтожьте всѣ эти милые порядки на Китайской дорогѣ, скажите заправиламъ что

интересы населенія должны стоять выше интересовъ личныхъ, уничтожьте кумовство, когда полная бездарность или завѣдомо тяготѣющая къ набиванію своего кармана личность берется за серьезное и неотложное дѣло, когда юнцы, не видавшіе въ глаза желѣзнодорожныхъ дѣлъ и постоянно ссорящіеся съ русской грамматикой выдвигаются для руководства, когда человѣкъ, смѣшивающій тарифъ съ общимъ уставомъ становится инструкторомъ. Сбавьте содержаніе всѣмъ этимъ заправиламъ, получающимъ огромное содержаніе и увеличьте штаты служащихъ и тогда—дорога будетъ работать!

Это ложь, это заблужденіе, грозящее новой государственной ошибкой!

Допустивъ даже, что найдутся люди и средства, которымъ будетъ подъ силу вспрыснуть свѣжій жизненный сокъ въ насквозь прогнившій и проточенный червями организмъ и оживить огромное почти разлагающееся тѣло дороги, но это только пробудитъ производительныя силы Маньчжуріи, облегчивъ реализацію плодовъ ея сельскаго хозяйства, увеличитъ расцѣнку туземнаго труда, поощритъ торговлю. Такимъ образомъ мы сдѣлаемъ для чужого края слишкомъ много. Не довольно-ли швырять въ какой бы то ни было формѣ туземцамъ золото, добываемое съ голоднаго русскаго народа?..

Другого выхода, другого средства нѣтъ—или ежегодное выкачиванье изъ государственнаго казначейства огромныхъ капиталовъ въ пользу притомъ иностранныхъ кармановъ—или немедленная полная ликвидація предпріятія, существованіе котораго является государственной опасностью.

Самыя невыгодныя и тажелыя условія ликвидаціи все же выгоднѣе и безопаснѣе status quo.

Не надо ждать конца постройки Амурской дороги, потому что за эти 6-7 лѣтъ китайская дорога обойдется намъ въ 200 милліоновъ рублей, допуская даже, что при обновленіи и оживленіи системы управленія дорогой дефицитъ будетъ на 50% меньше настоящаго (что безусловно невѣроятно)—все же приплата за эти года будетъ свыше 100 милліоновъ рублей.

Имѣемъ ли мы право и ради какихъ государственныхъ задачъ брать у русскаго народа эти деньги.

Твердо и убѣжденно можно сказать—нѣтъ!

А разъ это такъ мы должны рѣшительно вступить на путь ликвидаціи дороги, путемъ ли продажи, путемъ ли передачи въ аренду.

Пока же въ цѣляхъ облегченія будущей ликвидаціи слѣдуетъ безотлагательно

1) упростить и удешевить систему администраціи, реорганизовать порядокъ управленія дорогой, совершенно уничтоживъ Правленіе въ Петербургѣ и упростить все дѣлопроизводство.

2) Озаботиться оздоровленіемъ состава служащихъ, начиная съ высшихъ ея чиновъ, безжалостно преслѣдуя всѣ новыя злоупотребленія и назначивъ для разслѣдованія бывшихъ—сенаторскую ревизію.

3) Пересмотрѣть штаты службъ дороги въ связи съ дѣйствительной потребностью и уменьшеніемъ невѣроятно высокихъ окладовъ старшихъ служащихъ,

4) Отказаться отъ какой либо политической роли дороги, уничтоживъ органы ея, спеціально для этой цѣли служившіе,

5) Коммерческая сторона, дѣятельности не преслѣдуя абсолютно никакихъ торговыхъ операцій, должна быть направлена исключительно въ тарифныхъ интересахъ русскаго населенія Дальняго Востока.

6) Въ цѣляхъ уменьшенія расходовъ, ложащихся

бременемъ на эксплоатаціи, всѣ побочные отдѣлы дороги отвлекающіе ее отъ прямыхъ задачъ перевозокъ должны быть ликвидированы.

7) Поставить дѣятельность дороги подъ строжайшій контроль государственный или народныхъ избранниковъ.

— Этими мѣрами мы сохранимъ нѣсколько милліоновъ рублей и обезпечимъ себѣ при ликвидаціи болѣе выгодныя условія.

Имѣющіе уши слышати—да слышатъ!

Цѣна 85 коп.

Тип. „Печатное искусство".
Невский 140-9.

TURN **CIRCULATION DEPARTMENT**
202 Main Library

AN PERIOD 1 **HOME USE**	2	3
	5	6

ALL BOOKS MAY BE RECALLED AFTER 7 DAYS

Renewals and Recharges may be made 4 days prior to the due date.

Books may be Renewed by calling 642-3405.

DUE AS STAMPED BELOW

AUG 1 8 1989

ITO. DISC

JG 2 1 1989

RCULATION

PR 2 3 2006

FORM NO. DD6

UNIVERSITY OF CALIFORNIA, BERKELEY
BERKELEY, CA 94720

Gaylord
GAYLAMOUNT®
PAMPHLET BINDER
Syracuse, N.Y.
Stockton, Calif.

GENERAL LIBRARY - U.C. BERKELEY

B000988582